第３回東京都自転車安全利用推進計画協議会　次第

日時：平成２５年１１月５日（火）
　　午前１０時から１２時まで
場所：東京都庁第一本庁舎
　　北塔４２階特別会議室Ａ

１　開会

２　自転車安全利用推進計画素案について

(1)　安全性の高い自転車の普及

(2)　自転車事故に備えた措置

(3)　悪質・危険な自転車利用者に対する対処

(4)　第２回の議論等を踏まえた計画素案の修正点

(5)　全体総括

【配付資料一覧】

（ 枠囲み 資料は前回配付資料）

資料１－１　東京都自転車安全利用推進計画　素案修正版（見消し）

資料１－２　東京都自転車安全利用推進計画　素案修正版（反映）

資料２　自転車の安全基準の例～ＢＡＡマーク・ＴＳマーク～

資料３　サイドミラーの装着例

資料４　自転車関係の保険の例

資料５　自転車安全利用リーフレット

（基礎資料）

資料６　東京都における自転車事故等の現状

資料７　東京都における駅前放置自転車の現況と対策の概要

資料８　東京都における道路の整備状況等

資料９　自転車走行空間の整備手法(東京都自転車走行空間整備推進計画より)

資料10　東京都自転車安全利用推進計画協議会構成員名簿

資料11　第２回東京都自転車安全利用推進計画協議会議事録

資料１－１

東京都自転車安全利用推進計画　素案修正版（見消し）

はじめに

平成24年において、都内では年間１万７千件を超える自転車が関係した交通事故（以下「自転車事故」といいます。）が発生し、自転車乗用中に交通事故で亡くなられた方は、34人に上ります。全ての交通事故に占める自転車事故の割合は約36％に達し、全国平均の約20％と比べても高い状況となっています。

また、都内の駅周辺における放置自転車は、統計上は減少傾向にあるものの、依然として歩行者等の通行の著しい妨げとなっているとともに、区市町村においては、その対策費として年間150億円以上もの予算が投じられている状況です。

こうした自転車を巡る諸課題を踏まえ、東京都は「東京都自転車の安全で適正な利用の促進に関する条例」（平成25年東京都条例第14号。以下「東京都自転車安全利用条例」といいます。）を制定し、平成25年７月１日から施行しました。

この計画は、東京都自転車安全利用条例第８条第１項の規定に基づき、東京都が実施する自転車の安全で適正な利用（以下「安全利用」といいます。）を促進するための施策及び自転車利用者、事業者等の安全利用に関する取組を総合的に推進するために策定したものです。

第１　理念

自転車は、高い利便性を有した乗り物であり、都民生活や事業活動に重要な役割を果たしています。一方で、先に述べたとおり、自転車事故の多発や道路への放置等の問題があり、都民の安全な生活を妨げています。

自転車が安全で適正に利用されるためには、まず自転車を利用する人自身が、自転車を放置しないことも含め、交通ルールを遵守し、交通マナーを実践することが必要不可欠です。自転車は、徒歩に代わる交通手段として、幅広い年齢層があらゆる場面で利用していることから、その安全利用を社会全体に浸透させるためには、自転車に関わる全ての主体が一丸となって取組を推進することが必要です。

そこで、この計画では、**『社会全体で自転車の安全利用に取り組み、自転車事故がなく、自転車の交通秩序が確立された社会を実現する』**ことを理念として掲げ、究極的には自転車事故や放置自転車がない社会を目指します。

第２　数値目標

- 自転車事故発生件数　　〇件
- 自転車乗用中死者数　　〇人
- 駅前放置自転車台数　　〇台

（参考：平成24年の各数値）

- 自転車事故発生件数　　17,078件
- 自転車乗用中死者数　　34人
- 駅前放置自転車台数　　48,197~~52,796~~台

第３　計画期間

平成27年度末まで

第４　安全利用に関する各主体の役割等

第１に掲げたとおり、自転車の安全利用を推進するためには、社会全体で取り組む必要があります。

自転車に関わる主体である行政（東京都、警視庁、国及び区市町村）、自転車利用者、事業者、保護者、子供の教育・育成に携わる者その他関係者には、それぞれ次のような観点から、安全利用の推進の担い手となることが求められます。

〇　行政

行政は、自転車の安全利用を社会全体で推進するために、必要な施策を自ら実施するとともに、自転車に関わる様々な主体による安全利用の取組が効果的に行われるよう必要な支援をします。

特に東京都は、この計画の策定主体として、自転車に関わる様々な主体によるこの計画を踏まえた取組を促進するためのけん引役となります。

〇　自転車利用者

自転車利用者は、自転車の安全利用がまず自らの責任であることを自覚し、自転車を放置しないことも含め、交通ルール・マナーを習得し、実践します。

〇　事業者

事業者は、業務上の自転車の利用、従業者による通勤での自転車の利用、自転車の製造・販売等といった自らの事業活動と自転車の関わりの内容・程度に応じて、事業者自身にも自転車の安全利用に関する責任があることを自覚し、必要な取組を実施します。

〇　保護者及び子供の教育・育成に携わる者

保護者及び子供の教育・育成に携わる者は、子供が交通ルール・マナーを習得できるよう指導するとともに、子供の規範意識を醸成します。また、保護者は、子供

の模範となるように自転車を利用します。

○　その他関係者

地域の団体、交通ボランティア等は、行政、自転車利用者等と連携しつつ、自主的な自転車の安全利用の取組を推進するよう努めます。

そこで、各主体がそれぞれの役割を適切に果たすとともに、互いの役割を十分理解した上で、相互に協力しながら、より効果的な取組が行われるようにするため、第５の実施事項においては、道路交通法（昭和35年法律第105号）、自転車の安全利用の促進及び自転車等の駐車対策の総合的推進に関する法律（昭和55年法律第87号。以下「自転車法」といいます。）、東京都自転車安全利用条例等に規定された事項のほか、~~各主体~~都として、行政、自転車利用者、事業者等がそれぞれ果たすべきと考え~~られ~~る具体的な取組を示しました。

自転車に関わる各主体は、この計画の趣旨を踏まえ、自転車の安全利用が社会全体で取り組まれるよう、不断の努力をしていくことが重要です。

第５　実施事項

自転車に関わる各主体は、次の取組を実施します。

1　自転車の安全利用の実践
2　自転車の安全利用に関する教育の推進
3　放置自転車の削減
4　安全な自転車利用環境の整備等
5　安全性の高い自転車の普及
6　自転車事故に備えた措置
7　悪質・危険な自転車利用者に対する対処

１　自転車の安全利用の実践

(1)　自転車の利用に関する心構え

自転車は、都市における移動手段として、コスト面を含め利便性が高い一方で、徒歩と比べて速度が高い車両であることから、ひとたび事故が起こると、被害者になるだけでなく、加害者にもなりかねないものです。

また、自転車の放置は、歩行者等の通行の著しい妨げとなるとともに、区市町村においては、放置された自転車の撤去・保管等に要する経費として年間150億円以上もの予算が投じられているなど、多大なコストを生じさせています。

したがって、自転車利用者は、交通社会の一員として、自転車を放置しないことも含めた交通ルールを遵守することはもちろん、保険の加入等の応分の経済的負担も含め、自動車と同様の車両を利用している者としての自覚と責任をもって行動しなければなりません。

(2)　自転車利用者等による安全利用の実践

ア　自転車利用者による安全利用の実践

自転車利用者は、次のような基本的な交通ルール・マナーの遵守を始めとして、安全利用を実践します。

・　信号を遵守する。
・　交差点で一時停止をするなど、周囲の安全を確認する。
・　携帯電話での通話やスマートフォンの画面の注視、イヤホンの使用、傘差し運転、並進等の危険な運転をしない。
・　車道は左側を通行する。~~、~~
・　道路標識等により歩道を通行することができることとされている場合、子供や高齢者等が自転車を利用する場合、車道又は交通の状況に照らして自転車の通行の安全を確保するためやむを得ない場合において、歩道を通行する際には、~~歩道は~~歩行者優先で車道寄りを通行する。
・　夜間はライトを点灯する。
・　自転車を放置せず、駐輪場等を利用する。
・　大人も子供もヘルメットを着用する。
・　こまめに点検整備をする。
・　自転車事故に遭った場合は、警察への通報、被害者の救護等を行う。

イ　事業者による安全利用の実践

業務で自転車を使用する事業者は、従業者による基本的な交通ルール・マナーの遵守を始めとして、安全利用を実践します。

また、特に、自転車を利用すること自体が事業である自転車貨物運送事業者（自転車便）、自転車旅客運送事業者（自転車タクシー）及び自転車貸付事業者（レンタサイクル・コミュニティサイクル）は、東京都自転車安全利用条例に規定する~~おいて設けられた~~登録を積極的に受け、自転車の安全利用を実践するとともに、他の自転車利用者の模範となるようにします。

2　自転車の安全利用に関する教育の推進

(1)　自転車利用者による取組

ア　主体的な学習

自転車利用者は、東京都自転車安全利用指針（以下「安全利用指針」といいます。）、東京都自転車点検整備指針（以下「点検整備指針」といいます。）、自転車の安全利用に関するリーフレットやウェブサイト等を活用して、交通ルール・マナーを積極的に習得します。

イ　安全教室等の受講

自転車利用者は、学校、事業所、商業施設等における自転車の安全利用に関す

る教育（以下単に「教育」といいます。）の実施状況について広報誌、東京都や区市町村のウェブサイト等を通じて把握し、積極的に自転車安全教室（以下単に「安全教室」といいます。）等を受講します。

(2)　様々な主体による教育の推進

自転車利用者が、自転車を放置しないことも含め、交通ルール・マナーを正しく習得し、実践できるようにするためには、幅広い主体によって効果的な教育が行われることが必要です。

ア　保護者による教育

(ｱ)　保護者による教育

保護者は、安全利用指針、点検整備指針、自転車の安全利用に関するリーフレットやウェブサイト等を活用して、子供に対し、交通ルール・マナーを教えます。

(ｲ)　子供の模範となる自転車利用

保護者は、安全利用指針、点検整備指針、自転車の安全利用に関するリーフレットやウェブサイト等を活用して、自ら正しい交通ルール・マナーを習得・実践することにより、自転車の安全利用について子供の模範となります。

(ｳ)　保護者への支援

行政は、自転車の安全利用に関する保護者向けのリーフレットを配布することなどにより、保護者が子供に対して容易に教育を行うことができるようにします。

また、行政及び学校等の子供の教育・育成に携わる者は、主に子供を対象とした安全教室等を開催する際に、保護者の参加も呼び掛けることなどにより、保護者も交通ルール・マナーを習得できる機会を提供できるようにします。

イ　学校における教育

(ｱ)　公立学校における教育

①　「安全教育プログラム」等による指導の推進

公立学校は、交通安全を含む安全教育を総合的・体系的に推進することを目的として東京都教育委員会が作成した教師用指導資料である「安全教育プログラム」に基づき、児童・生徒が交通ルール・マナーを正しく習得し、実践できるよう、各学校の実態や児童・生徒等の発達の段階に配慮した実践的、体験的な教育を推進します。

②　参加・体験・実践型の教育の推進

教育の効果を高めるため、児童・生徒の発達の段階に配慮しつつ、例えば次のような安全教室を行政と連携して開催するなど、参加・体験・実践型の教育を推進します。

・　スタントマンが自転車事故の現場を再現することで、事故の恐怖を体感

させるスケアード・ストレイト方式による安全教室

・　街中での自転車の運転を模擬的に体験できる自転車シミュレータを活用した安全教室

・　基本的な交通ルール等を学ぶ座学と実技指導を受講する自転車免許証交通安全教室

(ｲ)　国立・私立学校における教育

国立・私立学校は、公立学校における教育を参考に、各学校の教育理念、~~及び~~実態等に応じて、教育を推進します。

(ｳ)　学校への支援

行政は、学校における教育が推進されるよう、自転車の安全利用に関するリーフレットやＤＶＤ等の視聴覚教材の提供、交通事故の発生状況等の情報提供、学校と連携した安全教室の開催等を行います。~~により、学校が効果的な教育を実施できるようにします。~~

ウ　事業者による教育

(ｱ)　事業者による教育

事業者は、従業者が自転車を~~の~~安全で適正に利用~~を~~できるよう、教育担当者の選任、人事異動期等に合わせた定期的な教育機会の確保、安全利用指針を踏まえた教育マニュアルの作成等を行い、従業者の自転車の利用形態に応じた適切な教育を確実に行います。

また、業務で自転車を利用する従業者や自転車通勤をする従業者に対して、朝礼、会社の電子掲示板等を活用して、自転車の安全利用や交通事故に関する情報を速やかに共有できるようにします。

(ｲ)　事業者への支援

行政は、事業者による従業者への教育が適切に実施されるよう、自転車の安全利用に関するリーフレットやＤＶＤ等の視聴覚教材の提供、交通事故の発生状況等の情報提供、事業者と連携した安全教室の開催等を行います。

警視庁は、自転車の安全利用に積極的に取り組む企業を「自転車安全利用モデル企業」に指定することにより、従業者の交通安全意識の高揚と自転車の安全管理に努める事業者の拡大を図ります。

各業界団体は、傘下事業者における効果的な教育の実施事例や自転車事故の事例等を広報誌や機関誌で取り上げるなどして、傘下事業者における取組を促すよう努めます。

エ　地域の団体等による教育

(ｱ)　地域の団体等による教育

町会・自治会、ＰＴＡ、老人クラブ、交通ボランティア等は、団体の加入者等が自転車を安全で適正に利用できるよう、~~を対象とした~~教育の実施、団体の

広報誌や機関誌への交通ルール・マナーの掲載等~~により、関係者による自転車の安全利用の促進~~に努めます。

(ｲ)　地域の団体等への支援

行政は、地域の団体等による教育が適切に実施されるよう、自転車の安全利用に関するリーフレットやＤＶＤ等の視聴覚教材の提供、地域の団体等と連携した安全教室の開催等を行います。

オ　自転車関連事業者~~等~~による教育

(ｱ)　自転車関連事業者~~等~~による教育

自転車小売業者、駐輪場の運営等を行う事業者を始めとした自転車関連事業者による顧客に対する自転車の販売等の機会を捉えた教育は、自転車を利用する者に直接働き掛けるものであり、教育の効果を~~が~~大きくすることが期待できます。

このため、~~自転車小売業者や駐輪場の運営等を行う事業者等~~自転車関連事業者は、自転車の安全利用に関するリーフレットの配布やポスターの掲示等により、交通ルール・マナーを周知します。また、自転車製造業者は、自転車の取扱説明書に交通ルール・マナーを記載するなどし、交通ルール・マナーを周知します。

(ｲ)　自転車関連事業者~~等~~への支援

行政は、自転車関連事業者~~等~~による顧客等に対する教育が適切に実施されるよう、自転車の安全利用に関するリーフレットの提供、自転車関連事業者と連携した安全教室の開催等を行います。

カ　行政による取組

(ｱ)　様々な主体と連携した取組

行政は、安全利用指針により教育の方法等を示すほか、保護者、事業者、地域の団体等と連携し、自転車シミュレータを活用した安全教室、スケアード・ストレイト方式による安全教室、自転車免許証交通安全教室等を行います。

また、警視庁は、自動車免許の更新時講習や処分者講習、安全運転管理者講習等の機会を捉え、自転車に関する交通ルール・マナーを併せて教えます。

(ｲ)　都内一斉での啓発の実施

行政は、全国交通安全運動、駅前放置自転車クリーンキャンペーン、TOKYO交通安全キャンペーン等の中で、交通ルール・マナーの周知を都内一斉に行うことにより、効果的な啓発活動を行います。

(3)　対象に応じた適切な教育の推進

ア　保護者の監督下で自転車を利用する者に対する教育

(ｱ)　教育の機会の確保と実施上の留意事項

保護者の監督下で自転車を利用する子供に対しては、実際に自転車を利用し

ている場面を中心として、保護者が交通ルール・マナー、自転車の利用に潜む危険とその回避方法等を具体的に指導します。

(ｲ)　保護者の監督下で自転車を利用する者に対する教育の実施への支援

行政は、保護者向けの自転車の安全利用に関するリーフレットの配布、保護者も対象とした安全教室の開催等により保護者の交通ルール・マナーの知識の向上を図ることで、保護者による家庭での教育を支援します。

イ　自転車を一人で利用する者に対する教育

(ｱ)　教育の機会の確保と実施上の留意事項

自転車を一人で利用する者に対しては、行政、家庭、学校、事業者、地域の団体等が、様々な機会に、自身の身を守る方法だけでなく、他者に配慮した自転車の利用方法もを含めた教育を行います。

行政は、自転車関連のイベント等に合わせて、自転車の安全利用に関するリーフレットの配布、自転車シミュレータ教室の開催の体験ブースの設置等により、幅広い年齢層が教育を受けられるようにします。

(ｲ)　自転車を一人で利用する者に対する教育の実施への支援

行政は、自転車の安全利用に関するリーフレットやの配布、自転車の安全利用に関するＤＶＤ等の視聴覚教材の提供貸出し、商業施設等における安全教室の開催等により、自転車を一人で利用する者に対する教育を支援します。

ウ　高齢者に対する教育

(ｱ)　教育の機会の確保と実施上の留意事項

高齢者に対しては、高齢者の身近にいる家族等が、日常生活の中で視聴覚、認知機能、バランス感覚等の身体機能の変化を確認し、高齢者にもその変化を自覚させることにより、より安全な自転車利用を促します。

また、行政は、老人クラブ等と連携するなどし、高齢者向けの安全教室を開催して高齢者の積極的な参加を求め、加齢による身体機能の変化を自覚させるとともに、自転車に関する知識・技能を身に付けさせます。

(ｲ)　高齢者に対する教育の実施への支援

行政は、自転車の安全利用に関するリーフレットやの配布、自転車の安全利用に関するＤＶＤ等の視聴覚教材の提供貸出し、老人クラブ等と連携した安全教室の開催等により、高齢者に対する教育を支援します。

エ　従業者に対する教育

(ｱ)　教育の機会の確保と実施上の留意事項

業務で自転車を利用する従業者に対しては、事業者が、その業務の特性、自転車を利用する地域の状況等を踏まえ、業務上の自転車利用に伴う危険とその回避方法を具体的に教育します。また、自転車通勤をする従業者に対しては、事業者が、自転車の安全利用に関するリーフレット、ウェブサイト等を紹介す

るなどして、従業者が自転車通勤を安全に行~~える~~うとともに、自転車を放置しないように教育します。

行政は、交通ボランティア、地域の団体等と連携し、通勤時間帯等の自転車の走行が多い時間帯を中心に、自転車利用者に対する街頭指導及び広報啓発を推進します。

(ｲ) 従業者に対する教育の実施への支援

行政は、事業者による従業者への教育が適切に実施されるよう、~~交通ルール・マナーをまとめた~~自転車の安全利用に関するリーフレット~~や~~の配布、ＤＶＤ等の視聴覚教材の提供~~貸出し~~、事業者と連携した安全教室の開催等により、従業者に対する教育を支援します。

各種業界団体は、傘下事業者における効果的な教育の実施事例や、自転車事故の事例等を広報誌や機関誌で取り上げるなどして、傘下事業者における~~対する情報提供に~~取組を促すよう努めます。

オ 安全教室等の受講を促進するための創意工夫

教育を行う各主体は、~~あらゆる~~次のようなインセンティブを付与するなどして、自転車利用者が自ら積極的に安全教室等を受講する~~よう、次のような方法を取り入れるなど、受講を促す~~ための創意工夫を行います。

- 受講者に対する駐輪場の優先利用
- 会場における自転車の無料の点検整備
- 様々な年齢層に合わせたイベント（各種アトラクション、歌謡ショー、落語等）との同時開催
- 成績が優秀であった受講者に対する表彰

３ 放置自転車の削減

(1) 自転車利用者による取組

自転車利用者は、道路における自転車の放置が基本的に道路交通法に違反する違法行為であること、また、放置自転車は歩行者等の通行の著しい妨げとなるとともに、その撤去・保管等に多大なコストが生じていることを認識し、自転車を決して放置せず、あらかじめ目的地周辺の駐輪場をインターネット等で確認するなどして、駐輪場等を利用します。

(2~~1~~) 駐輪場等の整備の推進~~促進~~

ア 行政による整備等

(ｱ) 駐輪場の整備

行政は、自転車の駐輪需要に応じた駐輪場の整備を推進します。また、状況に応じて、駐輪場用地の提供、道路占有許可、補助金の交付といった適切な手法も活用します。

(ｲ)　駐輪場の整備に関する支援・協力

東京都は、駐輪場の用地確保に関し、鉄道事業者や道路管理者等との連絡調整をするなど、区市町村に対する支援・協力を行っていきます。

また、鉄道事業者は、行政から駐輪場の設置に協力を求められたときは、自転車法に基づき積極的に協力します。

イ　小売業者、鉄道事業者等による整備等

(ｱ)　駐輪場の整備

自転車での来客が多い小売業者、鉄道事業者等は、東京都自転車安全利用条例、区市町村が定めた駐輪場の附置義務条例及び大規模小売店舗立地法（平成10年法律第91号）に基づき、~~自転車で来店する~~顧客等による~~の人数を踏まえた~~駐輪需要を満たす適正な規模の駐輪場を整備します。

商店街の各店舗など、個々の店舗の敷地内に駐輪場所を確保することが難しい場合は、共同での駐輪場の設置、休業日を設けている店舗の敷地の活用等、創意工夫を凝らして駐輪場所の確保に努めます。

(ｲ)　駐輪場の整備に関する支援

東京都は、各種業界団体等を通じて、東京都自転車安全利用条例を始めとした関係法令の周知、駐輪場の整備に関する助言、効果的な事例の紹介等を行い、小売業者、鉄道事業者等による駐輪場の整備を促します。

ウ　一般事業者による整備等

(ｱ)　駐輪場所の確保

事業者は、敷地内における~~での~~駐輪場所の確保のほか、自動車駐車場の転用、ビルの屋上や荷物置き場等のデッドスペースの活用、業務スペースへの自転車の持込み等の創意工夫を凝らしつつ、東京都自転車安全利用条例に基づき、自転車通勤をする従業者等のための駐輪場所の確保を推進します。

(ｲ)　ビル所有者等による協力

オフィスビル、商業ビル等の所有者は、テナント事業者が東京都自転車安全利用条例の義務を果たすことができるよう、敷地内における~~での~~駐輪場所の確保、オフィスフロアへの自転車の持込み許可等の協力に努めます。

(ｳ)　行政による働き掛け

東京都は、業界団体等を通じて、事業者に対し、東京都自転車安全利用条例に基づく事業者の義務を周知し、事業者による主体的な駐輪場所の確保が推進されるようにします。

(32)　適正な駐輪の啓発

ア　行政による啓発

(ｱ)　駐輪場情報の提供

東京都は、都内の駐輪場の情報をインターネット等で地図情報を提供してい

る事業者に提供し、インターネット等の地図を通じて、自転車利用者に駐輪場の情報を提供することにより、駐輪場の利用を促進します。

(ｲ)　キャンペーン等の実施

行政、鉄道事業者及び関係機関・団体は、一体となって「駅前放置自転車クリーンキャンペーン」を広域的に実施するなど、自転車の放置が~~は~~道路交通法に違反する行為であることやその撤去・保管等に多大なコストが生じていることの周知を含めて、自転車の放置防止と駐輪場利用促進の啓発活動を行い、自転車の駐輪秩序の確立を図ります。

(ｳ)　関係者による連携の促進

行政は、鉄道事業者、地元商工会等の関係者による協議会を設置するなどして、関係者による取組を促し、放置自転車対策を推進します。

(ｴ)　放置自転車、駐輪場の整備等に関する情報提供

東京都は、放置自転車対策の基礎資料を作成し、区市町村、駐輪場整備業者等に対して、放置自転車に関する規制、撤去、処分や駐輪場の整備等について情報提供します。

イ　小売業者、鉄道事業者等における啓発

(ｱ)　分かりやすい駐輪場の案内

自転車での来客が多い小売業者、鉄道事業者等は、~~自転車利用者~~顧客や鉄道利用者等による駐輪場所の利用を促進するため、看板、ホームページ等を活用して、駐輪場を分かりやすく案内します。

(ｲ)　他の交通手段~~機関~~の利用案内

自転車での来客が多い小売業者、鉄道事業者等は、駐輪場所の収容能力以上の自転車利用者の来客が見込まれる場合は、公共交通機関の利用や徒歩での来店を案内するなど、顧客や鉄道利用者等の自転車が違法に放置されないように案内を行います。

ウ　一般事業者による啓発

(ｱ)　自転車通勤をする従業者に対する駐輪場所の確保・確認

事業者は、東京都自転車安全利用条例に基づき、自転車通勤をする従業者のための駐輪場所を確保し、又は従業者が駐輪場所を確保していることを確認することで、従業者の通勤自転車が違法に放置されないようにします。また、通勤自転車が放置されていることが分かった場合は、従業者に対して違法に放置しないように指導します。

(ｲ)　自転車での来客等への啓発

事業者は、~~自転車での来客~~顧客等が自転車を違法に放置しないよう、周囲の駐輪場や公共交通機関の利用等を案内します。

(~~43~~)　放置自転車の撤去等

ア　より効果的・効率的な放置自転車の撤去~~即時撤去区域の適切な設定~~

区市町村は、~~歩道における自転車の放置が道路交通法に違反する違法行為であることを踏まえ、~~自転車法に基づき、次のような方法を用いるなどして、より効果的かつ効率的に放置自転車を撤去し、放置自転車を抑止し、安全な通行環境を確保します。

・　~~駅前等の~~放置自転車が歩行者の通行に著しい支障を生じさせている地区等~~をについては~~、直ちに放置自転車を撤去できる区域として~~に~~指定すること。~~など、円滑な通行環境を確保するための対策を講じます。~~

~~イ　区市町村による撤去~~

・　~~区市町村は、引き続き放置自転車の撤去を行い、円滑な通行環境を確保します。撤去に当たっては、夕方や夜間に実施したり、~~撤去する地区や時間帯をランダムに変えること。~~たりするなど、自転車の放置防止の効果が更に上がるよう工夫します。~~

~~ウ　撤去業務の合理化等による放置自転車対策の推進~~

・　~~区市町村は、~~撤去した自転車の所有者に対する通知を~~の~~省略すること。~~、~~

・　撤去した自転車の保管期間を~~の~~短縮すること。~~等を行い、より効率的な放置自転車対策を行えるようにします。~~

イ~~エ~~　撤去に要した費用の確実な徴収等による放置自転車の抑止

区市町村は、放置自転車の撤去・保管等に実際に要した費用に見合う額の手数料を設定した上で、撤去自転車の引取りの有無にかかわらず、その手数料~~撤去費用~~を~~確実に~~徴収するよう努め、自転車利用者に対し、自らの放置について~~対する確実に経済的~~負担を~~させる求める~~ことにより、放置自転車を抑止します。

ウ~~オ~~　区市町村による撤去に対する支援

東京都は、~~区市町村による~~放置自転車の撤去がより効果~~率~~的かつ効率~~果~~的に行われるよう、区市町村に対して、放置自転車対策の効果的な事例等の情報提供を行います。

(5)　各主体が連携した放置自転車の削減

行政、鉄道事業者、小売業者等は、放置自転車の解消に向け、それぞれの役割や取組内容を具体的に協議・決定する会議を設置することなどにより、連携して駐輪場の整備、近隣の駐輪場の利用啓発等を推進します。

4　安全な自転車利用環境の整備等

(1)　自転車利用環境の整備

ア　適切な整備手法の選定による自転車利用環境の整備

道路管理者及び交通管理者は、「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライ

ン」（平成24年11月国土交通省道路局・警察庁交通局。以下「ガイドライン」といいます。）も参考にして、道路の構造や利用状況等を踏まえ、自転車道、自転車レーン（自転車専用通行帯）、自転車ナビマーク等の適切な手法を選定した上で、歩行者、自転車、自動車それぞれが安全に通行できる環境を整備します。特に、バス停留所、横断歩道橋の昇降口、地下横断歩道の地上出入口、パーキング・メーターの周辺等、自転車と他の交通主体との交錯の危険性の高い箇所においては、歩行者、バス乗降客、自転車、自動車等のそれぞれの安全確保に一層配慮して整備します。

イ　生活道路における自動車の流入抑止等のための幹線道路の整備

道路管理者は、細街路に入り込む自動車を排除し、自転車利用者等の安全を確保するため、幹線道路の整備を推進します。

ウ　効果的な交通規制の実施

交通管理者及び道路管理者は、道路の構造や利用状況等を踏まえ、生活道路における自動車の最高速度30km/hの区域規制等を前提とした“ゾーン30”の整備、自動車と自転車・歩行者とを分離した信号制御、交差点における自転車の停止位置の前出し等の適切な手法を選定した上で、歩行者、自転車、自動車それぞれが安全に通行できる環境を整備します。

エ　関係者の連携促進

東京都は、道路管理者や交通管理者、バス事業者を始めとした~~関係~~運輸事業者、沿道の小売業者等による協議会を設置するなどして、関係者の連携を促し、安全な自転車利用環境が整備されるように促します。

(2)　自転車利用環境のネットワーク化の推進~~促進~~

ア　自転車利用環境の連続性・一体性の確保

道路管理者及び交通管理者は、ガイドラインも参考にして、自転車利用環境を整備する際に関係する道路管理者と路面表示の色や形状等について協議することなどにより、都内における自転車利用環境が、自転車利用者、歩行者及び自動車等の利用者にとって安全で分かりやすく、連続性・統一性のあるものとなるように検討します。

イ　複数の区市町村にまたがる自転車利用環境の整備における調整

東京都は、道路管理者や交通管理者を始めとした関係者による協議会を設置し、複数の区市町村等の連携を促すなどして、連続した安全な自転車利用環境が確保されるように促します。

(3)　自転車の車道通行に対する自動車利用者の理解の促進

ア　自動車運転者に対する説明~~広報~~

行政は、自動車運転者を参加者に含む交通安全教室等において、自転車は原則車道を通行することや自転車の特性等について説明するなどして、自転車が車両

の一つであり、車道においてはお互いの安全に配慮した運転をしなければならないことを理解させます。

イ　自動車運転免許に関する講習、教習所等での指導

警視庁は、自動車免許の更新時講習や処分者講習、安全運転管理者講習等の機会を捉え、自動車等の運転者が車道を走行する自転車の安全に配慮した運転を心掛けるよう、運転者が遵守すべき事項の教育を行います。

ウ　違法駐車車両の排除

警視庁は、自転車の車道走行を妨害する駐車違反に対し、取締りを強化します。また、駐車監視員等が重点的に活動する場所、時間帯等を定めた「取締り活動ガイドライン」を見直す際には、自転車レーン等を設置した路線を重点路線等に指定するなど、自転車の安全な車道走行の確保を視野に入れて行います。

５　安全性の高い自転車の普及

(1)　自転車の点検整備の推進促進

ア　自転車利用者による日常的な点検整備の実施

(ｱ)　自転車利用者による点検整備

自転車利用者は、点検整備指針を踏まえ、日常的な点検整備の方法を習得し、自分自身で日常的な点検を行います。また、年に一回度程度は、自転車店を活用するなどして、定期的な点検整備を行います。

(ｲ)　点検整備の普及・啓発

東京都は、自転車利用者による点検整備が行われるよう、点検整備指針で示した日常的な点検整備の方法等を分かりやすく示した教材資料を公表します。また、定期的な点検整備について、関係団体等と連携し、普及啓発を図ります。

イ　自転車関連事業者等による定期的な点検整備の啓発・実施

(ｱ)　自転車小売業者等による啓発

自転車小売業者は、自転車を販売する際に点検整備の必要性について購入者に説明し、適切に点検整備を行うように啓発します。また、行政等が行う安全教室に参加・協力するなどして、点検整備の方法等の周知に努めます。

自転車の点検整備を行っている自転車小売業者等は、その旨を分かりやすく表示するとともに、点検整備を求められたときは、点検整備指針を踏まえて点検整備を実施します。

(ｲ)　自転車の取扱説明書への記載

自転車製造業者は、製造する自転車の取扱説明書に日常的な点検整備のポイント及び定期的な点検整備を受ける必要があることなどを記載し、自転車利用者による点検整備を促します。

(2)　安全性の高い自転車の普及

ア　安定性の高い自転車の開発・普及

(ｱ)　安定性の高い自転車の開発

自転車製造業者は、幼児二人同乗用自転車、高齢者向けの三輪自転車等の自転車利用者の利用形態、特性等に配慮したより安定性が高く、転倒しにくい自転車を開発します。

(ｲ)　安定性の高い自転車の普及

自転車小売業者は、自転車利用~~を購入する~~者の自転車の利用形態、特性等に配慮し、適切な自転車を紹介するなど、自転車利用者がより安全に自転車を利用できるようにします。

イ　ウインカー、サイドミラー等の開発・普及

自転車製造事業者は、電池の高性能化やLED電球による省電力化等を踏まえてウインカーを備えた自転車の開発や普及を図るほか、サイドミラー、オートライト等の自転車の安全利用に役立つ器具を備えた自転車の開発や普及を図ります。

東京都、自転車小売業者等は、ウインカー、サイドミラー等が普及するよう、広報啓発等を行います。

6　自転車事故に備えた措置

(1)　反射材、ヘルメット等の普及

~~東京都~~行政、自転車小売業者等は、自転車利用者に対して、反射材や自転車乗車用ヘルメット等の利用効果を分かりやすく説明するほか、安全教室等における反射材等の配布、自らの率先した利用等により、反射材、ヘルメット等の普及を図ります。

(2)　自転車損害賠償保険への加入

ア　自転車利用者等による保険加入

自転車利用者及び業務で自転車を使用する事業者は、~~まずは~~自らが加入している各種保険（火災保険や自動車保険、それらの特約や付帯保険等）が、自転車事故により他人に与えた損害の賠償を補償する保険（以下「自転車損害賠償保険」といいます。）であるか確認し、加入していない場合には、加入します。

イ　自転車損害賠償保険への加入啓発

(ｱ)　自転車利用者に対する説明

各種保険の特約、付帯保険等として自転車損害賠償保険を販売している保険会社は、保険加入者に対し、補償内容に自転車損害賠償保険が含まれているか説明します。

(ｲ)　保険加入に関する情報提供等

行政、保険会社、自転車小売業者等は、自転車利用者等に対し、自転車損害

賠償保険に関する情報提供等を行います。

(3)　自転車事故に遭った場合の対処方法や応急手当に関する知識の普及

行政、自転車小売業者等は、自転車事故が起きた場合の基本的な対処手順（他の交通の妨げにならない場所への自転車の移動、被害者の救護、警察への通報等）や応急手当の方法を記載したリーフレットを配布するなどして、自転車利用者が自転車事故に遭った際に適切な対処を行える知識を普及します。

7　悪質・危険な自転車利用者に対する対処

(1)　自転車利用者による悪質・危険な行為の指導・取締り

ア　効果的な街頭指導の実施

警視庁は、各警察署において、自転車の通行実態、自転車事故の発生状況、自転車利用環境の整備状況等を勘案した上で、自転車に対する街頭指導活動を重点的に実施する地区・路線（自転車対策重点地区・路線）を選定し、その地区・路線において、通勤・通学時間帯に指導を行うなど、指導の効果が上がる街頭指導を行います。

イ　指導警告カードの活用

警視庁は、交通ルール・マナーを守らない自転車走行に対しては自転車指導警告カードを活用した街頭指導を強化します。

ウ　悪質・危険な違反者に対する取締りの実施

警視庁は、信号無視やブレーキのない自転車の運転を始めとする悪質・危険な違反者に対しては交通切符による取締りを実施します。

(2)　悪質・危険な行為を繰り返す自転車利用者に対する講習の実施

警視庁は、道路交通法の改正により、平成27年12月までに導入される悪質・危険な行為を繰り返す自転車利用者に対する講習制度を円滑に運用し、自転車の安全利用を促進します。

第６　総括

１　各主体の連携による取組

第５で示した実施事項において主体として明示された行政機関、事業者等は、自転車の安全利用に関する自らの社会的責任を自覚した上で、その役割を適切に果たす必要があります。その上で、各主体による取組の効果をより一層高めるため、例えば次のように各主体が相互に連携して必要な取組を実施することが重要です。

・　交通ルール・マナー、自転車の車体、自転車損害賠償保険等に関する専門的な知識を有する主体が連携した安全教室を開催するなどして、教育内容の充実を図る。

・　区市町村が行う放置自転車の撤去活動と併せて、周辺の小売業者、鉄道事業者、一般事業者等が、自ら管理・運営している駐輪場の利用を啓発するなど、自転車利

用者による駐輪場の利用を一層促進する。

・　行政が、安全教室を受講した者に対して受講証を発行し、事業者は、その受講証を提示した自転車利用者に対し、駐輪場の優先利用や利用料金の割引、安全性の高い自転車の販売価格の割引を行うことなどにより、積極的な安全教室の受講を促進する。

２　民間活力の有効利用

自転車の安全利用に関する事業者の取組は、その事業者に直接メリットを生じるものでないとしても、それぞれの社会的責任に鑑み実施すべきものです。しかし、例えば、事業者による安全教室や駐輪場の整備が採算に合う事業として成立する場合には、事業者の創意工夫や競争により、効果的な取組になることが期待できます。

一方で、こうした取組が事業として成立するには、自転車利用者や事業で自転車を使用する事業者等が、自転車の利用によるメリットの享受には、安全教室等の受講による交通ルール・マナーの習得や駐輪場の利用といった一定の手間やコストを負担すべきとの認識を持つ必要があります。

そこで、行政は、自転車利用者や事業で自転車を使用する事業者等に対して、自転車利用に伴う社会的責任やコスト負担の必要性を含め、この計画に記載された取組を求めるなど、民間活力が有効に利用されるための意識を醸成します。また、自転車に関する物・サービスを提供する側の自転車製造業者、自転車小売業者、駐輪場事業者等は、提供している物・サービスについて創意工夫をすることで、物・サービスの利用を促し、安全利用に関する取組の拡大につなげます。

３　2020年東京オリンピック・パラリンピック競技大会に向けて

2020年にオリンピック・パラリンピック競技大会が東京で開催され、その開催と合わせて、国内外から多くの観客が東京を訪れることになります。そのため、こうした観客や都民等が、安全で安心して通行できる環境を整備することが必要です。

第５で示した実施事項は、自転車の安全利用を推進するための基礎的かつ普遍的なものです。そのため、東京オリンピック・パラリンピック競技大会を一つの目標として捉え、歩行者の円滑な通行や首都東京にふさわしい都市景観の創出を図るための駐輪場の整備、外国人旅行者等でも自転車の通行方法が一目で分かる絵文字（ピクトグラム）の設置等を含め、自転車に関わる全ての主体が、実施事項に一体となって取り組むことで、東京が世界に誇る“誰もが安全で安心できる道路交通”を実現することができます。

４　おわりに

自転車は、高い利便性を有した乗り物であり、都民生活や事業活動に重要な役割を果たしています。また、容易に利用できることもあり、徒歩の延長線上にある交通手段として認識されやすいものです。しかし、徒歩と比べて速度が高い車両であることなどから、こうした認識のままでは、自転車の安全利用を推進することはできません。

そこで、自転車に対する意識を抜本的に転換し、「自転車は車両であり、その利用には車両の利用者としての責任が伴う」という意識を社会全体に浸透させ、全ての者に適切な行動を促すことが重要です。

現在は、自転車の安全利用に対する社会的関心が高まっており、安全教育の推進、安全な自転車利用環境の整備等によって自転車の安全利用に対する意識を広く浸透させる絶好の機会です。

この計画の理念である「社会全体で自転車の安全利用に取り組み、自転車事故がなく、自転車の交通秩序が確立された社会を実現する」ため、自転車に関わる全ての者には、自らの責任を認識し、期待される役割を果たしていくことが強く求められています。

資料１－２

東京都自転車安全利用推進計画　素案修正版（反映）

はじめに

平成24年において、都内では年間１万７千件を超える自転車が関係した交通事故（以下「自転車事故」といいます。）が発生し、自転車乗用中に交通事故で亡くなられた方は、34人に上ります。全ての交通事故に占める自転車事故の割合は約36％に達し、全国平均の約20％と比べても高い状況となっています。

また、都内の駅周辺における放置自転車は、統計上は減少傾向にあるものの、依然として歩行者等の通行の著しい妨げとなっているとともに、区市町村においては、その対策費として年間150億円以上もの予算が投じられている状況です。

こうした自転車を巡る諸課題を踏まえ、東京都は「東京都自転車の安全で適正な利用の促進に関する条例」（平成25年東京都条例第14号。以下「東京都自転車安全利用条例」といいます。）を制定し、平成25年７月１日から施行しました。

この計画は、東京都自転車安全利用条例第８条第１項の規定に基づき、東京都が実施する自転車の安全で適正な利用（以下「安全利用」といいます。）を促進するための施策及び自転車利用者、事業者等の安全利用に関する取組を総合的に推進するために策定したものです。

第１　理念

自転車は、高い利便性を有した乗り物であり、都民生活や事業活動に重要な役割を果たしています。一方で、先に述べたとおり、自転車事故の多発や道路への放置等の問題があり、都民の安全な生活を妨げています。

自転車が安全で適正に利用されるためには、まず自転車を利用する人自身が、自転車を放置しないことも含め、交通ルールを遵守し、交通マナーを実践することが必要不可欠です。自転車は、徒歩に代わる交通手段として、幅広い年齢層があらゆる場面で利用していることから、その安全利用を社会全体に浸透させるためには、自転車に関わる全ての主体が一丸となって取組を推進することが必要です。

そこで、この計画では、**『社会全体で自転車の安全利用に取り組み、自転車事故がなく、自転車の交通秩序が確立された社会を実現する』**ことを理念として掲げ、究極的には自転車事故や放置自転車がない社会を目指します。

第２　数値目標

- 自転車事故発生件数　　〇件
- 自転車乗用中死者数　　〇人
- 駅前放置自転車台数　　〇台

（参考：平成24年の各数値）

- 自転車事故発生件数　　17,078件
- 自転車乗用中死者数　　34人
- 駅前放置自転車台数　　48,197台

第３　計画期間

平成27年度末まで

第４　安全利用に関する各主体の役割等

第１に掲げたとおり、自転車の安全利用を推進するためには、社会全体で取り組む必要があります。

自転車に関わる主体である行政（東京都、警視庁、国及び区市町村）、自転車利用者、事業者、保護者、子供の教育・育成に携わる者その他関係者には、それぞれ次のような観点から、安全利用の推進の担い手となることが求められます。

〇　行政

行政は、自転車の安全利用を社会全体で推進するために、必要な施策を自ら実施するとともに、自転車に関わる様々な主体による安全利用の取組が効果的に行われるよう必要な支援をします。

特に東京都は、この計画の策定主体として、自転車に関わる様々な主体によるこの計画を踏まえた取組を促進するためのけん引役となります。

〇　自転車利用者

自転車利用者は、自転車の安全利用がまず自らの責任であることを自覚し、自転車を放置しないことも含め、交通ルール・マナーを習得し、実践します。

〇　事業者

事業者は、業務上の自転車の利用、従業者による通勤での自転車の利用、自転車の製造・販売等といった自らの事業活動と自転車の関わりの内容・程度に応じて、事業者自身にも自転車の安全利用に関する責任があることを自覚し、必要な取組を実施します。

〇　保護者及び子供の教育・育成に携わる者

保護者及び子供の教育・育成に携わる者は、子供が交通ルール・マナーを習得できるよう指導するとともに、子供の規範意識を醸成します。また、保護者は、子供

の模範となるように自転車を利用します。

○　その他関係者

地域の団体、交通ボランティア等は、行政、自転車利用者等と連携しつつ、自主的な自転車の安全利用の取組を推進するよう努めます。

そこで、各主体がそれぞれの役割を適切に果たすとともに、互いの役割を十分理解した上で、相互に協力しながら、より効果的な取組が行われるようにするため、第５の実施事項においては、道路交通法（昭和35年法律第105号）、自転車の安全利用の促進及び自転車等の駐車対策の総合的推進に関する法律（昭和55年法律第87号。以下「自転車法」といいます。）、東京都自転車安全利用条例等に規定された事項のほか、都として、行政、自転車利用者、事業者等がそれぞれ果たすべきと考える具体的な取組を示しました。

自転車に関わる各主体は、この計画の趣旨を踏まえ、自転車の安全利用が社会全体で取り組まれるよう、不断の努力をしていくことが重要です。

第５　実施事項

自転車に関わる各主体は、次の取組を実施します。

１　自転車の安全利用の実践
２　自転車の安全利用に関する教育の推進
３　放置自転車の削減
４　安全な自転車利用環境の整備等
５　安全性の高い自転車の普及
６　自転車事故に備えた措置
７　悪質・危険な自転車利用者に対する対処

１　自転車の安全利用の実践

(1)　自転車の利用に関する心構え

自転車は、都市における移動手段として、コスト面を含め利便性が高い一方で、徒歩と比べて速度が高い車両であることから、ひとたび事故が起こると、被害者になるだけでなく、加害者にもなりかねないものです。

また、自転車の放置は、歩行者等の通行の著しい妨げとなるとともに、区市町村においては、放置された自転車の撤去・保管等に要する経費として年間150億円以上もの予算が投じられているなど、多大なコストを生じさせています。

したがって、自転車利用者は、交通社会の一員として、自転車を放置しないことも含めた交通ルールを遵守することはもちろん、保険の加入等の応分の経済的負担も含め、自動車と同様の車両を利用している者としての自覚と責任をもって行動しなければなりません。

(2)　自転車利用者等による安全利用の実践

ア　自転車利用者による安全利用の実践

自転車利用者は、次のような基本的な交通ルール・マナーの遵守を始めとして、安全利用を実践します。

・　信号を遵守する。
・　交差点で一時停止をするなど、周囲の安全を確認する。
・　携帯電話での通話やスマートフォンの画面の注視、イヤホンの使用、傘差し運転、並進等の危険な運転をしない。
・　車道は左側を通行する。
・　道路標識等により歩道を通行することができることとされている場合、子供や高齢者等が自転車を利用する場合、車道又は交通の状況に照らして自転車の通行の安全を確保するためやむを得ない場合において、歩道を通行する際には、歩行者優先で車道寄りを通行する。
・　夜間はライトを点灯する。
・　自転車を放置せず、駐輪場等を利用する。
・　大人も子供もヘルメットを着用する。
・　こまめに点検整備をする。
・　自転車事故に遭った場合は、警察への通報、被害者の救護等を行う。

イ　事業者による安全利用の実践

業務で自転車を使用する事業者は、従業者による基本的な交通ルール・マナーの遵守を始めとして、安全利用を実践します。

また、特に、自転車を利用すること自体が事業である自転車貨物運送事業者（自転車便）、自転車旅客運送事業者（自転車タクシー）及び自転車貸付事業者（レンタサイクル・コミュニティサイクル）は、東京都自転車安全利用条例に規定する登録を積極的に受け、自転車の安全利用を実践するとともに、他の自転車利用者の模範となるようにします。

2　自転車の安全利用に関する教育の推進

(1)　自転車利用者による取組

ア　主体的な学習

自転車利用者は、東京都自転車安全利用指針（以下「安全利用指針」といいます。）、東京都自転車点検整備指針（以下「点検整備指針」といいます。）、自転車の安全利用に関するリーフレットやウェブサイト等を活用して、交通ルール・マナーを積極的に習得します。

イ　安全教室等の受講

自転車利用者は、学校、事業所、商業施設等における自転車の安全利用に関す

る教育（以下単に「教育」といいます。）の実施状況について広報誌、東京都や区市町村のウェブサイト等を通じて把握し、積極的に自転車安全教室（以下単に「安全教室」といいます。）等を受講します。

(2)　様々な主体による教育の推進

自転車利用者が、自転車を放置しないことも含め、交通ルール・マナーを正しく習得し、実践できるようにするためには、幅広い主体によって効果的な教育が行われることが必要です。

ア　保護者による教育

(ｱ)　保護者による教育

保護者は、安全利用指針、点検整備指針、自転車の安全利用に関するリーフレットやウェブサイト等を活用して、子供に対し、交通ルール・マナーを教えます。

(ｲ)　子供の模範となる自転車利用

保護者は、安全利用指針、点検整備指針、自転車の安全利用に関するリーフレットやウェブサイト等を活用して、自ら正しい交通ルール・マナーを習得・実践することにより、自転車の安全利用について子供の模範となります。

(ｳ)　保護者への支援

行政は、自転車の安全利用に関する保護者向けのリーフレットを配布することなどにより、保護者が子供に対して容易に教育を行うことができるようにします。

また、行政及び学校等の子供の教育・育成に携わる者は、主に子供を対象とした安全教室等を開催する際に、保護者の参加も呼び掛けることなどにより、保護者も交通ルール・マナーを習得できる機会を提供できるようにします。

イ　学校における教育

(ｱ)　公立学校における教育

①　「安全教育プログラム」等による指導の推進

公立学校は、交通安全を含む安全教育を総合的・体系的に推進することを目的として東京都教育委員会が作成した教師用指導資料である「安全教育プログラム」に基づき、児童・生徒が交通ルール・マナーを正しく習得し、実践できるよう、各学校の実態や児童・生徒等の発達の段階に配慮した実践的、体験的な教育を推進します。

②　参加・体験・実践型の教育の推進

教育の効果を高めるため、児童・生徒の発達の段階に配慮しつつ、例えば次のような安全教室を行政と連携して開催するなど、参加・体験・実践型の教育を推進します。

・　スタントマンが自転車事故の現場を再現することで、事故の恐怖を体感

させるスケアード・ストレイト方式による安全教室

・　街中での自転車の運転を模擬的に体験できる自転車シミュレータを活用した安全教室

・　基本的な交通ルール等を学ぶ座学と実技指導を受講する自転車免許証交通安全教室

(ｲ)　国立・私立学校における教育

国立・私立学校は、公立学校における教育を参考に、各学校の教育理念、実態等に応じて、教育を推進します。

(ｳ)　学校への支援

行政は、学校における教育が推進されるよう、自転車の安全利用に関するリーフレットやＤＶＤ等の視聴覚教材の提供、交通事故の発生状況等の情報提供、学校と連携した安全教室の開催等を行います。

ウ　事業者による教育

(ｱ)　事業者による教育

事業者は、従業者が自転車を安全で適正に利用できるよう、教育担当者の選任、人事異動期等に合わせた定期的な教育機会の確保、安全利用指針を踏まえた教育マニュアルの作成等を行い、従業者の自転車の利用形態に応じた適切な教育を確実に行います。

また、業務で自転車を利用する従業者や自転車通勤をする従業者に対して、朝礼、会社の電子掲示板等を活用して、自転車の安全利用や交通事故に関する情報を速やかに共有できるようにします。

(ｲ)　事業者への支援

行政は、事業者による従業者への教育が適切に実施されるよう、自転車の安全利用に関するリーフレットやＤＶＤ等の視聴覚教材の提供、交通事故の発生状況等の情報提供、事業者と連携した安全教室の開催等を行います。

警視庁は、自転車の安全利用に積極的に取り組む企業を「自転車安全利用モデル企業」に指定することにより、従業者の交通安全意識の高揚と自転車の安全管理に努める事業者の拡大を図ります。

各業界団体は、傘下事業者における効果的な教育の実施事例や自転車事故の事例等を広報誌や機関誌で取り上げるなどして、傘下事業者における取組を促すよう努めます。

エ　地域の団体等による教育

(ｱ)　地域の団体等による教育

町会・自治会、ＰＴＡ、老人クラブ、交通ボランティア等は、団体の加入者等が自転車を安全で適正に利用できるよう、教育の実施、団体の広報誌や機関誌への交通ルール・マナーの掲載等に努めます。

(ｲ)　地域の団体等への支援

行政は、地域の団体等による教育が適切に実施されるよう、自転車の安全利用に関するリーフレットやＤＶＤ等の視聴覚教材の提供、地域の団体等と連携した安全教室の開催等を行います。

オ　自転車関連事業者による教育

(ｱ)　自転車関連事業者による教育

自転車小売業者、駐輪場の運営等を行う事業者を始めとした自転車関連事業者による顧客に対する自転車の販売等の機会を捉えた教育は、自転車を利用する者に直接働き掛けるものであり、教育の効果を大きくすることが期待できます。

このため、自転車関連事業者は、自転車の安全利用に関するリーフレットの配布やポスターの掲示等により、交通ルール・マナーを周知します。また、自転車製造業者は、自転車の取扱説明書に交通ルール・マナーを記載するなどし、交通ルール・マナーを周知します。

(ｲ)　自転車関連事業者への支援

行政は、自転車関連事業者による顧客等に対する教育が適切に実施されるよう、自転車の安全利用に関するリーフレットの提供、自転車関連事業者と連携した安全教室の開催等を行います。

カ　行政による取組

(ｱ)　様々な主体と連携した取組

行政は、安全利用指針により教育の方法等を示すほか、保護者、事業者、地域の団体等と連携し、自転車シミュレータを活用した安全教室、スケアード・ストレイト方式による安全教室、自転車免許証交通安全教室等を行います。

また、警視庁は、自動車免許の更新時講習や処分者講習、安全運転管理者講習等の機会を捉え、自転車に関する交通ルール・マナーを併せて教えます。

(ｲ)　都内一斉での啓発の実施

行政は、全国交通安全運動、駅前放置自転車クリーンキャンペーン、TOKYO交通安全キャンペーン等の中で、交通ルール・マナーの周知を都内一斉に行うことにより、効果的な啓発活動を行います。

(3)　対象に応じた適切な教育の推進

ア　保護者の監督下で自転車を利用する者に対する教育

(ｱ)　教育の機会の確保と実施上の留意事項

保護者の監督下で自転車を利用する子供に対しては、実際に自転車を利用している場面を中心として、保護者が交通ルール・マナー、自転車の利用に潜む危険とその回避方法等を具体的に指導します。

(ｲ)　保護者の監督下で自転車を利用する者に対する教育の実施への支援

行政は、保護者向けの自転車の安全利用に関するリーフレットの配布、保護者も対象とした安全教室の開催等により保護者の交通ルール・マナーの知識の向上を図ることで、保護者による家庭での教育を支援します。

イ　自転車を一人で利用する者に対する教育

(ｱ)　教育の機会の確保と実施上の留意事項

自転車を一人で利用する者に対しては、行政、家庭、学校、事業者、地域の団体等が、様々な機会に、自身の身を守る方法だけでなく、他者に配慮した自転車の利用方法も含めた教育を行います。

行政は、自転車関連のイベント等に合わせて、自転車の安全利用に関するリーフレットの配布、自転車シミュレータ教室の開催等により、幅広い年齢層が教育を受けられるようにします。

(ｲ)　自転車を一人で利用する者に対する教育の実施への支援

行政は、自転車の安全利用に関するリーフレットやＤＶＤ等の視聴覚教材の提供、商業施設等における安全教室の開催等により、自転車を一人で利用する者に対する教育を支援します。

ウ　高齢者に対する教育

(ｱ)　教育の機会の確保と実施上の留意事項

高齢者に対しては、高齢者の身近にいる家族等が、日常生活の中で視聴覚、認知機能、バランス感覚等の身体機能の変化を確認し、高齢者にもその変化を自覚させることにより、より安全な自転車利用を促します。

また、行政は、老人クラブ等と連携するなどし、高齢者向けの安全教室を開催して高齢者の積極的な参加を求め、加齢による身体機能の変化を自覚させるとともに、自転車に関する知識・技能を身に付けさせます。

(ｲ)　高齢者に対する教育の実施への支援

行政は、自転車の安全利用に関するリーフレットやＤＶＤ等の視聴覚教材の提供、老人クラブ等と連携した安全教室の開催等により、高齢者に対する教育を支援します。

エ　従業者に対する教育

(ｱ)　教育の機会の確保と実施上の留意事項

業務で自転車を利用する従業者に対しては、事業者が、その業務の特性、自転車を利用する地域の状況等を踏まえ、業務上の自転車利用に伴う危険とその回避方法を具体的に教育します。また、自転車通勤をする従業者に対しては、事業者が、自転車の安全利用に関するリーフレット、ウェブサイト等を紹介するなどして、従業者が自転車通勤を安全に行うとともに、自転車を放置しないように教育します。

行政は、交通ボランティア、地域の団体等と連携し、通勤時間帯等の自転車の走行が多い時間帯を中心に、自転車利用者に対する街頭指導及び広報啓発を推進します。

(ｲ)　従業者に対する教育の実施への支援

行政は、事業者による従業者への教育が適切に実施されるよう、自転車の安全利用に関するリーフレットやＤＶＤ等の視聴覚教材の提供、事業者と連携した安全教室の開催等により、従業者に対する教育を支援します。

各種業界団体は、傘下事業者における効果的な教育の実施事例や自転車事故の事例等を広報誌や機関誌で取り上げるなどして、傘下事業者における取組を促すよう努めます。

オ　安全教室等の受講を促進するための創意工夫

教育を行う各主体は、次のようなインセンティブを付与するなどして、自転車利用者が自ら積極的に安全教室等を受講するための創意工夫を行います。

- 受講者に対する駐輪場の優先利用
- 会場における自転車の無料の点検整備
- 様々な年齢層に合わせたイベント（各種アトラクション、歌謡ショー、落語等）との同時開催
- 成績が優秀であった受講者に対する表彰

３　放置自転車の削減

(1)　自転車利用者による取組

自転車利用者は、道路における自転車の放置が基本的に道路交通法に違反する違法行為であること、また、放置自転車は歩行者等の通行の著しい妨げとなるとともに、その撤去・保管等に多大なコストが生じていることを認識し、自転車を決して放置せず、あらかじめ目的地周辺の駐輪場をインターネット等で確認するなどして、駐輪場等を利用します。

(2)　駐輪場等の整備の推進

ア　行政による整備等

(ｱ)　駐輪場の整備

行政は、自転車の駐輪需要に応じた駐輪場の整備を推進します。また、状況に応じて、駐輪場用地の提供、道路占有許可、補助金の交付といった適切な手法も活用します。

(ｲ)　駐輪場の整備に関する支援・協力

東京都は、駐輪場の用地確保に関し、鉄道事業者や道路管理者等との連絡調整をするなど、区市町村に対する支援・協力を行っていきます。

また、鉄道事業者は、行政から駐輪場の設置に協力を求められたときは、自

転車法に基づき積極的に協力します。

イ　小売業者、鉄道事業者等による整備等

(ｱ)　駐輪場の整備

自転車での来客が多い小売業者、鉄道事業者等は、東京都自転車安全利用条例、区市町村が定めた駐輪場の附置義務条例及び大規模小売店舗立地法（平成10年法律第91号）に基づき、顧客等による駐輪需要を満たす適正な規模の駐輪場を整備します。

商店街の各店舗など、個々の店舗の敷地内に駐輪場所を確保することが難しい場合は、共同での駐輪場の設置、休業日を設けている店舗の敷地の活用等、創意工夫を凝らして駐輪場所の確保に努めます。

(ｲ)　駐輪場の整備に関する支援

東京都は、各種業界団体等を通じて、東京都自転車安全利用条例を始めとした関係法令の周知、駐輪場の整備に関する助言、効果的な事例の紹介等を行い、小売業者、鉄道事業者等による駐輪場の整備を促します。

ウ　一般事業者による整備等

(ｱ)　駐輪場所の確保

事業者は、敷地内における駐輪場所の確保のほか、自動車駐車場の転用、ビルの屋上や荷物置き場等のデッドスペースの活用、業務スペースへの自転車の持込み等の創意工夫を凝らしつつ、東京都自転車安全利用条例に基づき、自転車通勤をする従業者等のための駐輪場所の確保を推進します。

(ｲ)　ビル所有者等による協力

オフィスビル、商業ビル等の所有者は、テナント事業者が東京都自転車安全利用条例の義務を果たすことができるよう、敷地内における駐輪場所の確保、オフィスフロアへの自転車の持込み許可等の協力に努めます。

(ｳ)　行政による働き掛け

東京都は、業界団体等を通じて、事業者に対し、東京都自転車安全利用条例に基づく事業者の義務を周知し、事業者による主体的な駐輪場所の確保が推進されるようにします。

(3)　適正な駐輪の啓発

ア　行政による啓発

(ｱ)　駐輪場情報の提供

東京都は、都内の駐輪場の情報をインターネット等で地図情報を提供している事業者に提供し、インターネット等の地図を通じて、自転車利用者に駐輪場の情報を提供することにより、駐輪場の利用を促進します。

(ｲ)　キャンペーン等の実施

行政、鉄道事業者及び関係機関・団体は、一体となって「駅前放置自転車ク

リーンキャンペーン」を広域的に実施するなど、自転車の放置が道路交通法に違反する行為であることやその撤去・保管等に多大なコストが生じていることの周知を含めて、自転車の放置防止と駐輪場利用促進の啓発活動を行い、自転車の駐輪秩序の確立を図ります。

(ｳ) 関係者による連携の促進

行政は、鉄道事業者、地元商工会等の関係者による協議会を設置するなどして、関係者による取組を促し、放置自転車対策を推進します。

(ｴ) 放置自転車、駐輪場の整備等に関する情報提供

東京都は、放置自転車対策の基礎資料を作成し、区市町村、駐輪場整備業者等に対して、放置自転車に関する規制、撤去、処分や駐輪場の整備等について情報提供します。

イ 小売業者、鉄道事業者等における啓発

(ｱ) 分かりやすい駐輪場の案内

自転車での来客が多い小売業者、鉄道事業者等は、顧客や鉄道利用者等による駐輪場所の利用を促進するため、看板、ホームページ等を活用して、駐輪場を分かりやすく案内します。

(ｲ) 他の交通手段の利用案内

自転車での来客が多い小売業者、鉄道事業者等は、駐輪場所の収容能力以上の自転車利用者の来客が見込まれる場合は、公共交通機関の利用や徒歩での来店を案内するなど、顧客や鉄道利用者等の自転車が違法に放置されないように案内を行います。

ウ 一般事業者による啓発

(ｱ) 自転車通勤をする従業者に対する駐輪場所の確保・確認

事業者は、東京都自転車安全利用条例に基づき、自転車通勤をする従業者のための駐輪場所を確保し、又は従業者が駐輪場所を確保していることを確認することで、従業者の通勤自転車が違法に放置されないようにします。また、通勤自転車が放置されていることが分かった場合は、従業者に対して違法に放置しないように指導します。

(ｲ) 自転車での来客等への啓発

事業者は、顧客等が自転車を違法に放置しないよう、周囲の駐輪場や公共交通機関の利用等を案内します。

(4) 放置自転車の撤去等

ア より効果的・効率的な放置自転車の撤去

区市町村は、自転車法に基づき、次のような方法を用いるなどして、より効果的かつ効率的に放置自転車を撤去し、放置自転車を抑止し、安全な通行環境を確保します。

・　放置自転車が歩行者の通行に著しい支障を生じさせている地区等を、直ちに放置自転車を撤去できる区域として指定すること。
・　撤去する地区や時間帯をランダムに変えること。
・　撤去した自転車の所有者に対する通知を省略すること。
・　撤去した自転車の保管期間を短縮すること。

イ　撤去に要した費用の確実な徴収等による放置自転車の抑止

区市町村は、放置自転車の撤去・保管等に実際に要した費用に見合う額の手数料を設定した上で、撤去自転車の引取りの有無にかかわらず、その手数料を徴収するよう努め、自転車利用者に対し、自らの放置について確実に経済的負担をさせることにより、放置自転車を抑止します。

ウ　区市町村による撤去に対する支援

東京都は、放置自転車の撤去がより効果的かつ効率的に行われるよう、区市町村に対して、放置自転車対策の効果的な事例等の情報提供を行います。

(5)　各主体が連携した放置自転車の削減

行政、鉄道事業者、小売業者等は、放置自転車の解消に向け、それぞれの役割や取組内容を具体的に協議・決定する会議を設置することなどにより、連携して駐輪場の整備、近隣の駐輪場の利用啓発等を推進します。

4　安全な自転車利用環境の整備等

(1)　自転車利用環境の整備

ア　適切な整備手法の選定による自転車利用環境の整備

道路管理者及び交通管理者は、「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン」（平成24年11月国土交通省道路局・警察庁交通局。以下「ガイドライン」といいます。）も参考にして、道路の構造や利用状況等を踏まえ、自転車道、自転車レーン（自転車専用通行帯）、自転車ナビマーク等の適切な手法を選定した上で、歩行者、自転車、自動車それぞれが安全に通行できる環境を整備します。特に、バス停留所、横断歩道橋の昇降口、地下横断歩道の地上出入口、パーキング・メーターの周辺等、自転車と他の交通主体との交錯の危険性の高い箇所においては、歩行者、バス乗降客、自転車、自動車等のそれぞれの安全確保に一層配慮して整備します。

イ　生活道路における自動車の流入抑止等のための幹線道路の整備

道路管理者は、細街路に入り込む自動車を排除し、自転車利用者等の安全を確保するため、幹線道路の整備を推進します。

ウ　効果的な交通規制の実施

交通管理者及び道路管理者は、道路の構造や利用状況等を踏まえ、生活道路における自動車の最高速度30km/hの区域規制等を前提とした“ゾーン30”の整備、

自動車と自転車・歩行者とを分離した信号制御、交差点における自転車の停止位置の前出し等の適切な手法を選定した上で、歩行者、自転車、自動車それぞれが安全に通行できる環境を整備します。

エ　関係者の連携促進

東京都は、道路管理者や交通管理者、バス事業者を始めとした運輸事業者、沿道の小売業者等による協議会を設置するなどして、関係者の連携を促し、安全な自転車利用環境が整備されるように促します。

(2)　自転車利用環境のネットワーク化の推進

ア　自転車利用環境の連続性・一体性の確保

道路管理者及び交通管理者は、ガイドラインも参考にして、自転車利用環境を整備する際に関係する道路管理者と路面表示の色や形状等について協議することなどにより、都内における自転車利用環境が、自転車利用者、歩行者及び自動車等の利用者にとって安全で分かりやすく、連続性・統一性のあるものとなるように検討します。

イ　複数の区市町村にまたがる自転車利用環境の整備における調整

東京都は、道路管理者や交通管理者を始めとした関係者による協議会を設置し、複数の区市町村等の連携を促すなどして、連続した安全な自転車利用環境が確保されるように促します。

(3)　自転車の車道通行に対する自動車利用者の理解の促進

ア　自動車運転者に対する説明

行政は、自動車運転者を参加者に含む交通安全教室等において、自転車は原則車道を通行することや自転車の特性等について説明するなどして、自転車が車両の一つであり、車道においてはお互いの安全に配慮した運転をしなければならないことを理解させます。

イ　自動車運転免許に関する講習、教習所等での指導

警視庁は、自動車免許の更新時講習や処分者講習、安全運転管理者講習等の機会を捉え、自動車等の運転者が車道を走行する自転車の安全に配慮した運転を心掛けるよう、運転者が遵守すべき事項の教育を行います。

ウ　違法駐車車両の排除

警視庁は、自転車の車道走行を妨害する駐車違反に対し、取締りを強化します。また、駐車監視員等が重点的に活動する場所、時間帯等を定めた「取締り活動ガイドライン」を見直す際には、自転車レーン等を設置した路線を重点路線等に指定するなど、自転車の安全な車道走行の確保を視野に入れて行います。

５　安全性の高い自転車の普及

(1)　自転車の点検整備の推進

ア　自転車利用者による日常的な点検整備の実施

(ｱ)　自転車利用者による点検整備

自転車利用者は、点検整備指針を踏まえ、日常的な点検整備の方法を習得し、自分自身で日常的な点検を行います。また、年に一回程度は、自転車店を活用するなどして、定期的な点検整備を行います。

(ｲ)　点検整備の普及・啓発

東京都は、自転車利用者による点検整備が行われるよう、点検整備指針で示した日常的な点検整備の方法等を分かりやすく示した教材を公表します。また、定期的な点検整備について、関係団体等と連携し、普及啓発を図ります。

イ　自転車関連事業者による定期的な点検整備の啓発・実施

(ｱ)　自転車小売業者等による啓発

自転車小売業者は、自転車を販売する際に点検整備の必要性について購入者に説明し、適切に点検整備を行うように啓発します。また、行政等が行う安全教室に参加・協力するなどして、点検整備の方法等の周知に努めます。

自転車の点検整備を行っている自転車小売業者等は、その旨を分かりやすく表示するとともに、点検整備を求められたときは、点検整備指針を踏まえて点検整備を実施します。

(ｲ)　自転車の取扱説明書への記載

自転車製造業者は、製造する自転車の取扱説明書に日常的な点検整備のポイント及び定期的な点検整備を受ける必要があることなどを記載し、自転車利用者による点検整備を促します。

(2)　安全性の高い自転車の普及

ア　安定性の高い自転車の開発・普及

(ｱ)　安定性の高い自転車の開発

自転車製造業者は、幼児二人同乗用自転車、高齢者向けの三輪自転車等の自転車利用者の利用形態、特性等に配慮したより安定性が高く、転倒しにくい自転車を開発します。

(ｲ)　安定性の高い自転車の普及

自転車小売業者は、自転車利用者の自転車の利用形態、特性等に配慮し、適切な自転車を紹介するなど、自転車利用者がより安全に自転車を利用できるようにします。

イ　ウインカー、サイドミラー等の開発・普及

自転車製造事業者は、電池の高性能化やLED電球による省電力化等を踏まえてウインカーを備えた自転車の開発や普及を図るほか、サイドミラー、オートライ

ト等の自転車の安全利用に役立つ器具を備えた自転車の開発や普及を図ります。

東京都、自転車小売業者等は、ウインカー、サイドミラー等が普及するよう、広報啓発等を行います。

6　自転車事故に備えた措置

(1)　反射材、ヘルメット等の普及

行政、自転車小売業者等は、自転車利用者に対して、反射材や自転車乗車用ヘルメット等の利用効果を分かりやすく説明するほか、安全教室等における反射材等の配布、自らの率先した利用等により、反射材、ヘルメット等の普及を図ります。

(2)　自転車損害賠償保険への加入

ア　自転車利用者等による保険加入

自転車利用者及び業務で自転車を使用する事業者は、自らが加入している各種保険（火災保険や自動車保険、それらの特約や付帯保険等）が、自転車事故により他人に与えた損害の賠償を補償する保険（以下「自転車損害賠償保険」といいます。）であるか確認し、加入していない場合には、加入します。

イ　自転車損害賠償保険への加入啓発

(ｱ)　自転車利用者に対する説明

各種保険の特約、付帯保険等として自転車損害賠償保険を販売している保険会社は、保険加入者に対し、補償内容に自転車損害賠償保険が含まれているか説明します。

(ｲ)　保険加入に関する情報提供等

行政、保険会社、自転車小売業者等は、自転車利用者等に対し、自転車損害賠償保険に関する情報提供等を行います。

(3)　自転車事故に遭った場合の対処方法や応急手当に関する知識の普及

行政、自転車小売業者等は、自転車事故が起きた場合の基本的な対処手順（他の交通の妨げにならない場所への自転車の移動、被害者の救護、警察への通報等）や応急手当の方法を記載したリーフレットを配布するなどして、自転車利用者が自転車事故に遭った際に適切な対処を行える知識を普及します。

7　悪質・危険な自転車利用者に対する対処

(1)　自転車利用者による悪質・危険な行為の指導・取締り

ア　効果的な街頭指導の実施

警視庁は、各警察署において、自転車の通行実態、自転車事故の発生状況、自転車利用環境の整備状況等を勘案した上で、自転車に対する街頭指導活動を重点的に実施する地区・路線（自転車対策重点地区・路線）を選定し、その地区・路線において、通勤・通学時間帯に指導を行うなど、指導の効果が上がる街頭指導

を行います。

イ　指導警告カードの活用

警視庁は、交通ルール・マナーを守らない自転車走行に対しては自転車指導警告カードを活用した街頭指導を強化します。

ウ　悪質・危険な違反者に対する取締りの実施

警視庁は、信号無視やブレーキのない自転車の運転を始めとする悪質・危険な違反者に対しては交通切符による取締りを実施します。

(2)　悪質・危険な行為を繰り返す自転車利用者に対する講習の実施

警視庁は、道路交通法の改正により、平成27年12月までに導入される悪質・危険な行為を繰り返す自転車利用者に対する講習制度を円滑に運用し、自転車の安全利用を促進します。

第６　総括

１　各主体の連携による取組

第５で示した実施事項において主体として明示された行政機関、事業者等は、自転車の安全利用に関する自らの社会的責任を自覚した上で、その役割を適切に果たす必要があります。その上で、各主体による取組の効果をより一層高めるため、例えば次のように各主体が相互に連携して必要な取組を実施することが重要です。

- 交通ルール・マナー、自転車の車体、自転車損害賠償保険等に関する専門的な知識を有する主体が連携した安全教室を開催するなどして、教育内容の充実を図る。
- 区市町村が行う放置自転車の撤去活動と併せて、周辺の小売業者、鉄道事業者、一般事業者等が、自ら管理・運営している駐輪場の利用を啓発するなど、自転車利用者による駐輪場の利用を一層促進する。
- 行政が、安全教室を受講した者に対して受講証を発行し、事業者は、その受講証を提示した自転車利用者に対し、駐輪場の優先利用や利用料金の割引、安全性の高い自転車の販売価格の割引を行うことなどにより、積極的な安全教室の受講を促進する。

２　民間活力の有効利用

自転車の安全利用に関する事業者の取組は、その事業者に直接メリットを生じるものでないとしても、それぞれの社会的責任に鑑み実施すべきものです。しかし、例えば、事業者による安全教室や駐輪場の整備が採算に合う事業として成立する場合には、事業者の創意工夫や競争により、効果的な取組になることが期待できます。

一方で、こうした取組が事業として成立するには、自転車利用者や事業で自転車を使用する事業者等が、自転車の利用によるメリットの享受には、安全教室等の受講による交通ルール・マナーの習得や駐輪場の利用といった一定の手間やコストを負担す

べきとの認識を持つ必要があります。

そこで、行政は、自転車利用者や事業で自転車を使用する事業者等に対して、自転車利用に伴う社会的責任やコスト負担の必要性を含め、この計画に記載された取組を求めるなど、民間活力が有効に利用されるための意識を醸成します。また、自転車に関する物・サービスを提供する側の自転車製造業者、自転車小売業者、駐輪場事業者等は、提供している物・サービスについて創意工夫をすることで、物・サービスの利用を促し、安全利用に関する取組の拡大につなげます。

3　2020年東京オリンピック・パラリンピック競技大会に向けて

2020年にオリンピック・パラリンピック競技大会が東京で開催され、その開催と合わせて、国内外から多くの観客が東京を訪れることになります。そのため、こうした観客や都民等が、安全で安心して通行できる環境を整備することが必要です。

第５で示した実施事項は、自転車の安全利用を推進するための基礎的かつ普遍的なものです。そのため、東京オリンピック・パラリンピック競技大会を一つの目標として捉え、歩行者の円滑な通行や首都東京にふさわしい都市景観の創出を図るための駐輪場の整備、外国人旅行者等でも自転車の通行方法が一目で分かる絵文字（ピクトグラム）の設置等を含め、自転車に関わる全ての主体が、実施事項に一体となって取り組むことで、東京が世界に誇る“誰もが安全で安心できる道路交通”を実現することができます。

4　おわりに

自転車は、高い利便性を有した乗り物であり、都民生活や事業活動に重要な役割を果たしています。また、容易に利用できることもあり、徒歩の延長線上にある交通手段として認識されやすいものです。しかし、徒歩と比べて速度が高い車両であることなどから、こうした認識のままでは、自転車の安全利用を推進することはできません。

そこで、自転車に対する意識を抜本的に転換し、「自転車は車両であり、その利用には車両の利用者としての責任が伴う」という意識を社会全体に浸透させ、全ての者に適切な行動を促すことが重要です。

現在は、自転車の安全利用に対する社会的関心が高まっており、安全教育の推進、安全な自転車利用環境の整備等によって自転車の安全利用に対する意識を広く浸透させる絶好の機会です。

この計画の理念である「社会全体で自転車の安全利用に取り組み、自転車事故がなく、自転車の交通秩序が確立された社会を実現する」ため、自転車に関わる全ての者には、自らの責任を認識し、期待される役割を果たしていくことが強く求められています。

資料２

自転車の安全基準の例
～ＢＡＡマーク・ＴＳマーク～

安全基準の例：　ＢＡＡマーク

制度運営主体：一般社団法人 自転車協会

（制度概要）

ＢＡＡマークを貼付しようとする自転車の型式について、自転車協会が定めた「自転車安全基準」に基づき、特に安全性に影響の高い項目については自転車協会の認定した検査機関で検査を受けて合格し、その他の項目については製造事業者又は輸入事業者が自ら確認した上で、その旨を自転車協会に書類で提出したときに、その証としてＢＡＡマークを貼付するもの。また、ＢＡＡマークの付いた自転車の製造事業者又は輸入事業者は、自転車技士か自転車安全整備士によって点検整備し、完全に組み立てた状態で利用者に提供することを義務付けられている。

（主な試験項目）

次に掲げるような各種試験等を実施し、自転車安全基準で規定された強度、性能等を有していることを検査する。

○　フレームの強度試験
○　前ホーク耐久試験
○　ハンドル衝撃試験
○　ブレーキ制動性能試験
○　灯火及びリフレクターの性能
○　駆動部の動的試験

BAA マーク

（その他）

事業者がＢＡＡマークを貼付する場合は、生産物賠償責任保険（ＰＬ保険）に加入することを義務付けており、製造上の欠陥で事故が発生した場合も当該事業者の責任で補償される。

点検・整備基準の例：　ＴＳマーク

制度運営主体：公益財団法人 日本交通管理技術協会

（制度概要）

個々の自転車について、日本交通管理技術協会が定めた「普通自転車の点検整備基準」に基づき、自転車安全整備店の自転車安全整備士が、点検・整備を行い、その自転車が道路交通法令等に定める安全な普通自転車であることを確認したときに、その証としてＴＳマーク（傷害保険・賠償責任保険付）を貼付するもの。

（主な点検整備項目）

次に掲げるような項目について普通自転車としての構造及び性能を満たしているか点検し、必要に応じて整備する。

○　車体の大きさ・構造
○　部品の取付け（取付位置、変形の有無、固定力等）
○　ブレーキ制動性能
○　タイヤの状態（磨耗状況、空気圧等）
○　安全付属部品（リフレクター、前照灯、警音器等）の性能等

TS マーク

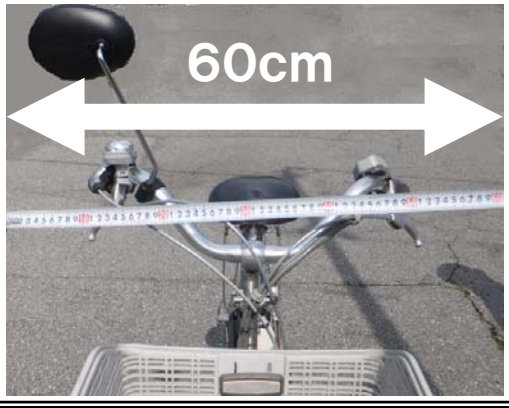
（その他）

点検整備済みの普通自転車にＴＳマークを貼付することで、付帯保険（有効期間１年）に加入することができる。付帯保険では、最大 2,000 万円の賠償責任を補償する。

資料3

サイドミラーの装着例

シティサイクルに取り付けた例



スポーツタイプの自転車に取り付けた例

注：歩道を通行できる自転車は、車体の幅が60cm以下等の条件を満たす普通自転車に限られています。

資料4

自転車関係の保険の例

※都が保険会社等のウェブサイトから抜粋

	補償内容				対象	費用	その他
	賠償責任補償	死亡・傷害補償	入院補償	その他			
特定の車両に付加された保険							
TSマーク付帯保険	【青色TSマーク】 死亡又は重度（1～7級） 1,000万円 【赤色TSマーク】 死亡又は重度（1～7級） 2,000万円	【青色TSマーク】 死亡又は重度（1～4級） 30万円 【赤色TSマーク】 死亡又は重度（1～4級） 100万円	【青色TSマーク】 入院（15日以上） 1万円 【赤色TSマーク】 入院（15日以上） 10万円	―	点検年月日と自転車安全整備士番号が記載された保険有効期間中のTSマーク貼付自転車に搭乗中の人が対象 （参考） ●平成24年度TSマーク交付総数2，089，186枚（青：46% 赤：54%）	自転車の点検・整備料	①保険の有効期間は、TSマークに記載されている点検日から1年間 ②平成24年中のTSマーク付帯保険金支払い該当事故は、376件 （内訳） ○死亡・重度後遺障害事故 16件 ○傷害入院15日以上事故 358件 ○賠償責任事故 2件
自転車に特化した保険							
A 社	5,000万円	213万円	―	―	賛助会員 ※会員になると自動的に保険に加入	5,000円（個人会員料：各年度）	※自転車乗用中の事故に限る。 ※追加保険料（年3,000円）を払うことで、死亡保障、傷害補償及び入院補償を強化することができる。
B 社	1,000万円 ※日常生活賠償特約	450万円 ※自転車に係る事故のみ補償	―	―	加入者本人	年1,070円（月払い100円）	
傷害保険と一緒に加入する保険							
C 社	3,000万円	死亡500万円 障害15～500万円	日額3千円	手術内容に応じて、入院日額の10～40倍 通院日額1千円	加入者本人 ※賠償責任補償は、プランにかかわらず家族も対象	月610円（年換算7,320円）	※オフタイムコース本人型Aプラン就業中の危険補償対象外特約付帯 インターネット割引15%適用の場合
D 社	1億円	500万円～3,000万円	日額2千円～1万円	通院日額1千円～5千円	本人プラン、夫婦プラン及び家族プランに応じて。 ※賠償責任補償は、プランにかかわらず家族も対象	個人プラン 年5,350～25,770円 夫婦プラン 年8,140～34,920円 家族タイプ 年13,410～50,320円	
E 社	3,000万円	200万円～500万円	日額1,500～3,000円	通院日額500円～1,000円	本人タイプ、夫婦タイプ及び家族タイプに応じて。 ※賠償責任補償は、プランにかかわらず家族も対象	個人プラン 月510円（年換算6,120円） 夫婦プラン 月680円（年換算8,160円） 家族タイプ 月900円（年換算10,800円）	

	補償内容				対象	費用	その他
	賠償責任補償	死亡・傷害補償	入院補償	その他			
F 社	1億円	400万円	日額6千円	手術内容に応じて、入院日額の10～40倍	お1人様プラン（本人型・本人以外型）、ご夫婦プラン及びご家族プランに応じて。 ※賠償責任補償は、プランにかかわらず家族も対象	お1人様プラン　年4,760円 ご夫婦プラン　年7,000円 ご家族プラン　年11,720円	
G 社	5,000万円～1億円	300～400万円 ※交通事故を補償	日額4～6千円 一時金0～5万円	通院日額2千円、弁護士費用等300万円 ※いずれも最も高いプランのみ	本人タイプ、夫婦タイプ及び家族タイプに応じて。 ※賠償責任補償は、本人タイプ以外は、家族も対象	本人タイプ　年3,260～10,080円 夫婦タイプ　年4,920～14,220円 家族タイプ　年8,150～21,480円	
自動車保険と一緒に加入する保険							
H 社	無制限	―	―	対物賠償額は、設定可	記名被保険者 （自動車保険に自動でセット）	―	記名被保険者が自転車を運転しているときに生じた対人賠償・対物賠償に関する事故につき、対人賠償保険・対物賠償保険の規定を適用して補償する特約。全契約に自動的にセット。保険金額は、対人賠償保険・対物賠償保険で設定されている額と同額。
I 社	無制限	―	―	示談交渉サービスセット 対物賠償あり	記名被保険者及び家族 （自動車保険に任意でセット）	特約部分は、年約1,200円	家族も対象
クレジットカードの特約							
J 社	1億円	―	―	訴訟費用、弁護士費用も補償	カード会員の加入者及び家族	月240円（年換算2,880円）	
K 社	1億円	―	―	―	カード会員及び家族	月200円（年換算2,400円）	

※家族は、本人又は配偶者と「同居の親族（6親等内の血族，3親等内の姻族）」及び「別居の未婚（婚姻歴のないこと）の子」

（参考）自賠責保険の例				
車種	補償内容	対象	費用	その他
自家用自動車	・傷害　120万円／人 ・後遺障害　75万円～4,000万円（障害等級に応じて） ・死亡　3,000万円／人	被保険自動車の保有者及びその運転者	3年　39,120円（年換算約13,000円） 2年　27,840円（年換算約13,900円）	ひき逃げや無保険者による事故についても、自賠責の支払い基準に準じた額を政府が補填する制度あり。
原動機付自転車（125CC以下）			5年　17,330円（年換算約3,500円） 3年　12,410円（年換算約4,100円） 2年　9,870円（年換算約4,900円）	

自転車利用者の皆さんへ

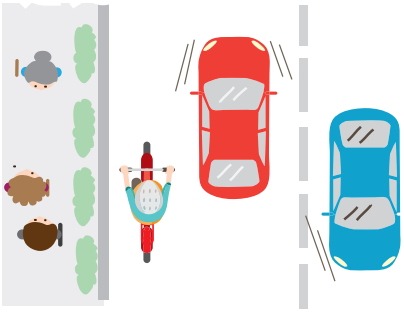
自転車走行中は必ず安全確認を！

自転車の無理な走行は事故のもとです。事故は相手だけでなく、本人や家族も傷つけます。
ルールを守り無理な運転はせず、事故にあわない、起こさないことを心がけましょう。

●信号を守りましょう

●一時停止をしましょう

●自転車は車道の左側を走りましょう



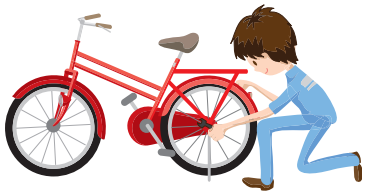
●歩道は歩行者優先

自転車は車道寄りを徐行しましょう。

●夜間はライトをつけましょう

●こまめに点検整備をしましょう

日常的な点検整備のほか、年に一度程度は自転車店にみてもらいましょう。

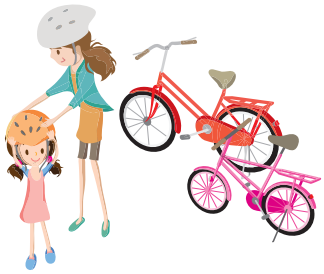


●駐輪場を利用しましょう

放置自転車は歩行者や他の車両の通行の妨げとなります。

●大人も子供もヘルメットをかぶりましょう

ヘルメットは事故から頭を守ってくれます。自転車に乗るときは大人も子供もヘルメットをかぶりましょう。



これは禁止行為です

東京都　警視庁

自転車事故に備えて保険に加入しましょう

TOKYO 2020 CANDIDATE CITY
2020年　オリンピック・パラリンピックを日本で！

自転車事故を起こした際には、自分がけがをするだけでなく、相手にけがをさせたり、相手の物を壊したりすることがあります。これらの場合に備え、保険に加入しておきましょう。

個人賠償責任保険

他人にけがをさせたり、他人の物を壊したりして賠償責任が発生した場合に支払われる保険

傷害保険

自分がけがをして治療等が必要な場合に支払われる保険

※個人賠償責任保険は、傷害保険、火災保険、自動車保険等の特約として契約することもできます。また、コンビニエンスストアやインターネットを利用して手軽な手続きで加入できる自転車向け保険もあります。詳しくは損害保険代理店や保険会社にご確認ください。

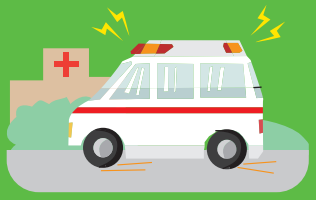
自転車側が加害者になった賠償責任の例

夜間、携帯電話を操作しながら無灯火で走行していた自転車利用者が、女性の歩行者と衝突し、女性には重大な障害が残った。
賠償額 5,000 万円（横浜地方裁判所、平成 17 年 11 月 25 日判決）

●もし接触してしまったら、落ち着いて対処しましょう

1 状況確認

2 負傷者の救護



3 道路上の危険防止措置

4 警察への通報

平成25年 7月1日 施行

「東京都自転車の安全で適正な利用の促進に関する条例」が制定されました。
条例の詳細は、交通安全課のホームページをご覧ください。

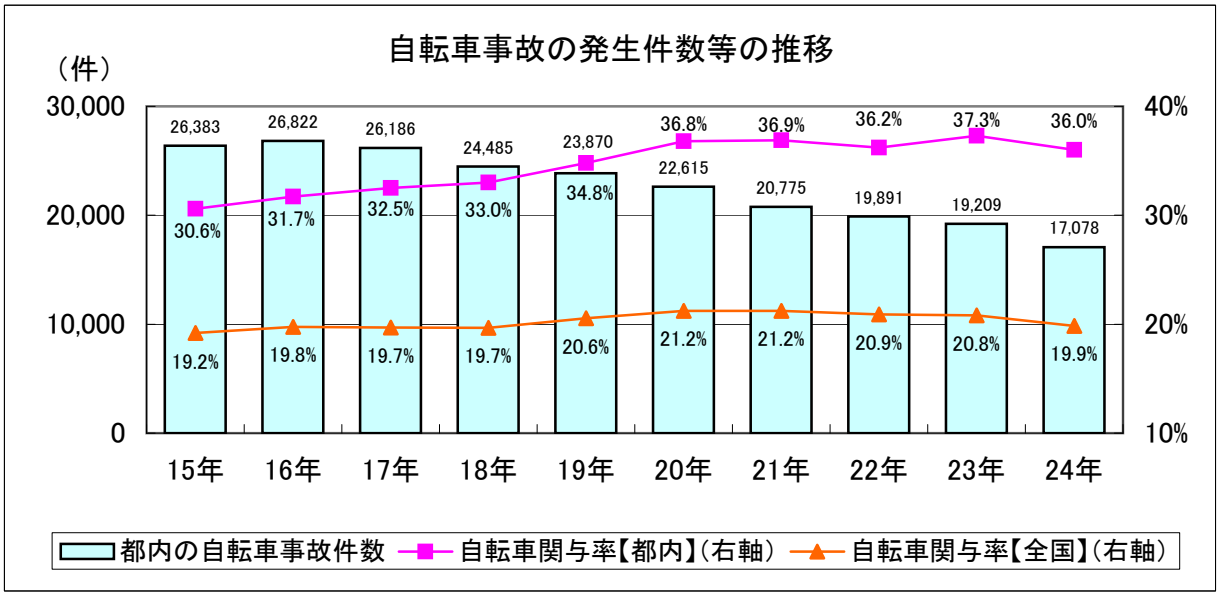
交通安全課 URL ▶ http://www.seisyounen-chian.metro.tokyo.jp/koutuu/koutuu.html

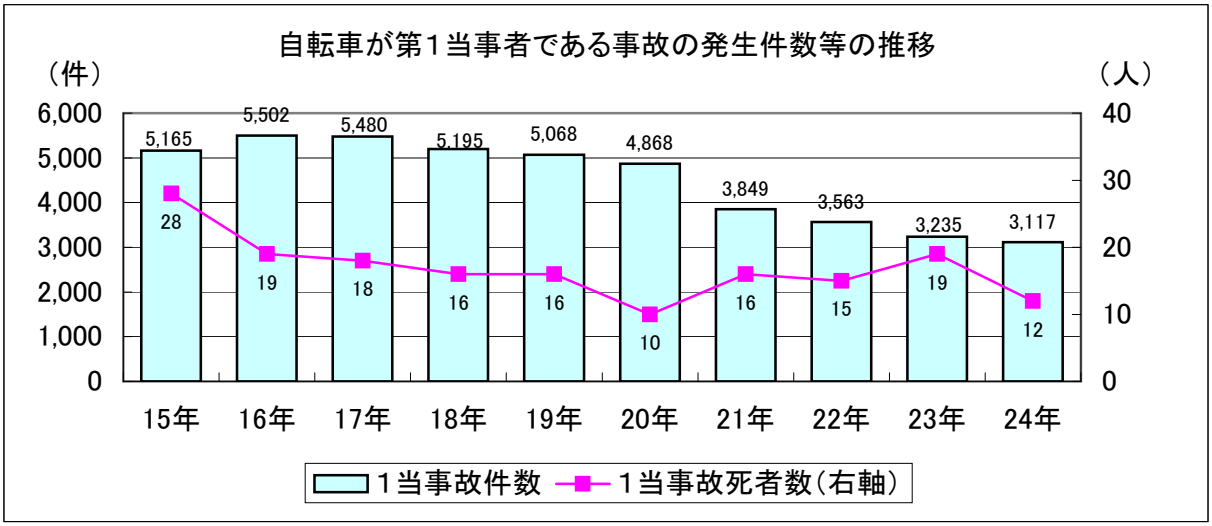
- ●自転車の安全利用に必要な技能・知識を習得しましょう。また、児童（18 歳未満）の保護者は、児童に交通ルールを教えるなどして、技能・知識を習得させるようにしましょう。
- ●都の指針を踏まえて、点検整備を行うようにしましょう。
- ●自転車事故に備えた保険に加入するようにしましょう。
- ●反射材の利用やヘルメットの着用をしましょう。 など

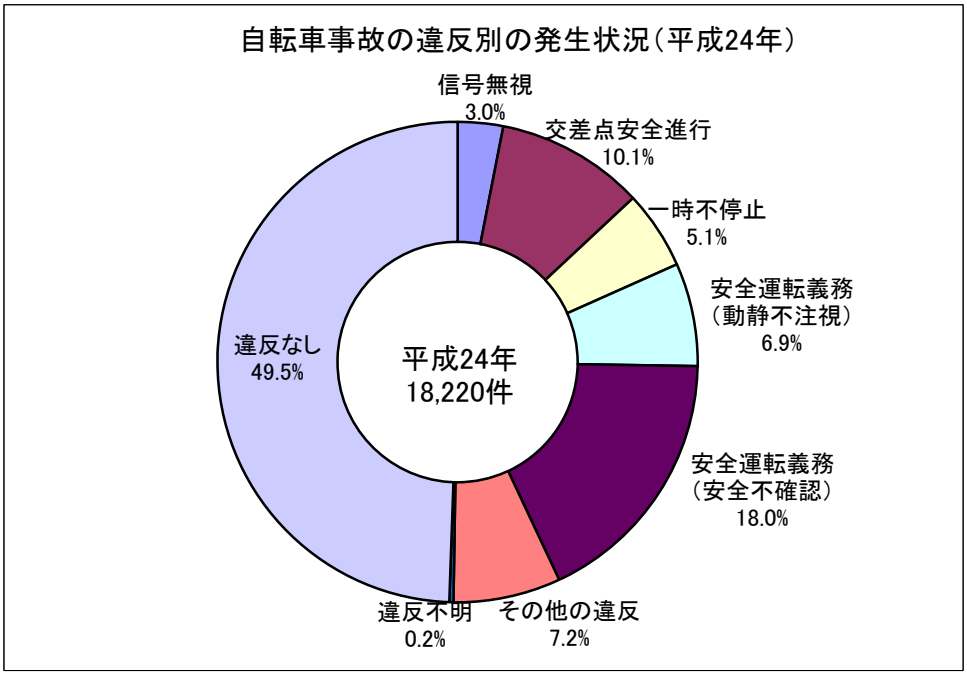
平成 25 年 4 月発行　自転車安全利用普及啓発リーフレット（編集発行）東京都青少年・治安対策本部総合対策部交通安全課

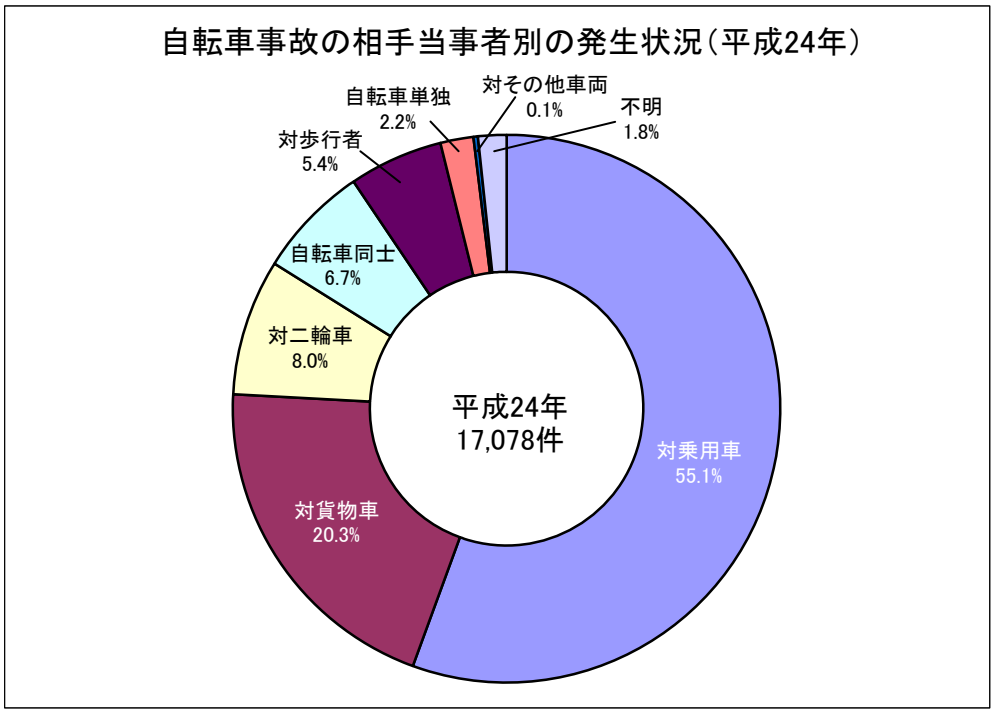
資料６

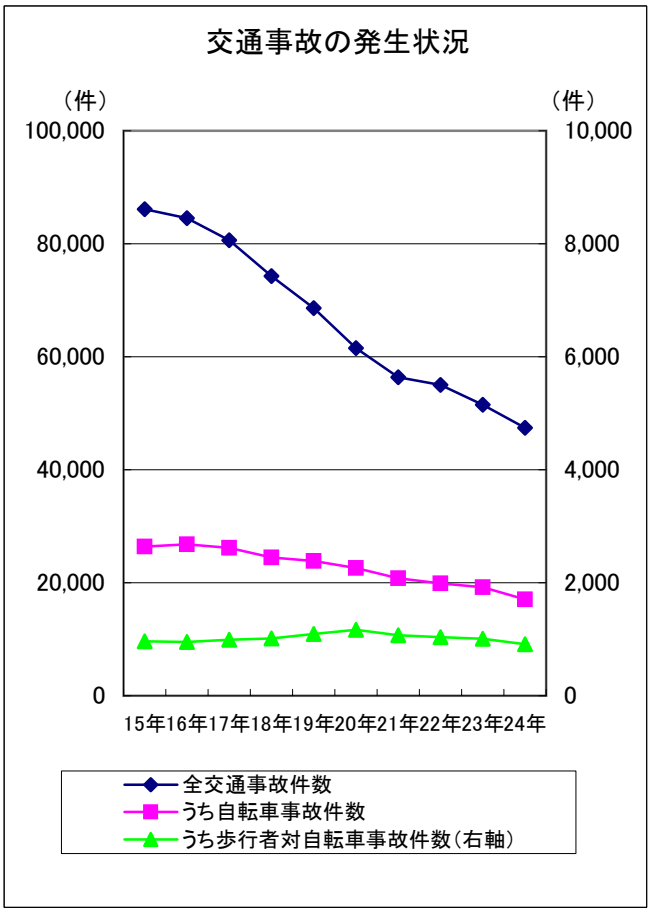
東京都における自転車事故等の現状

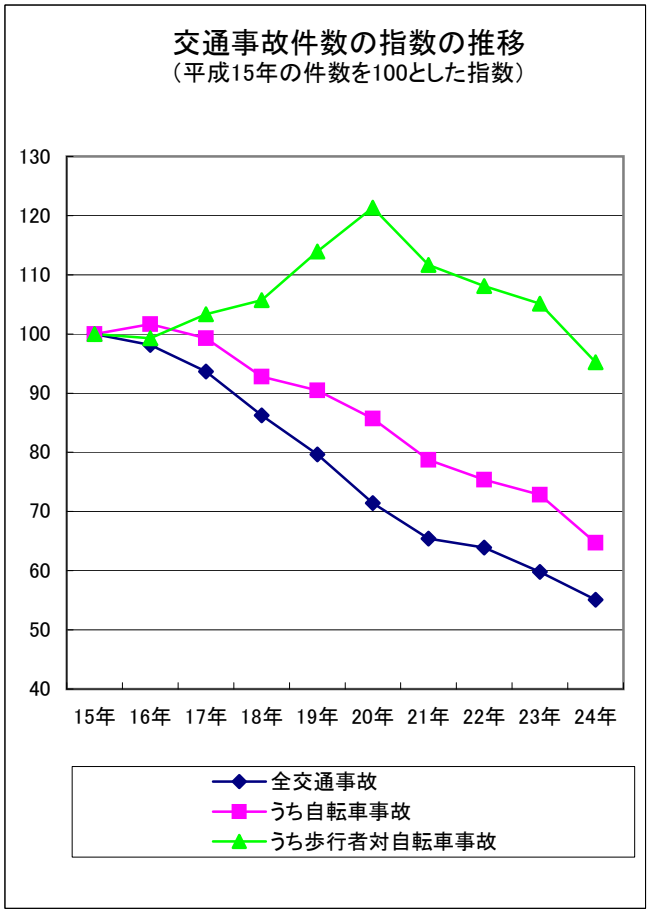


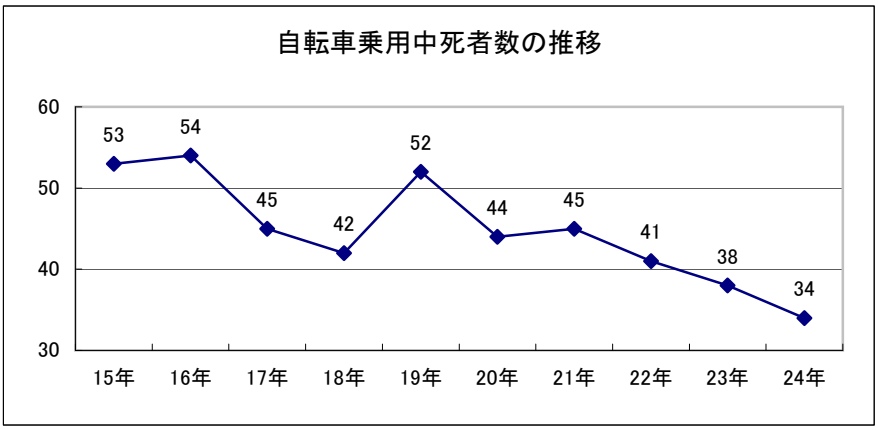


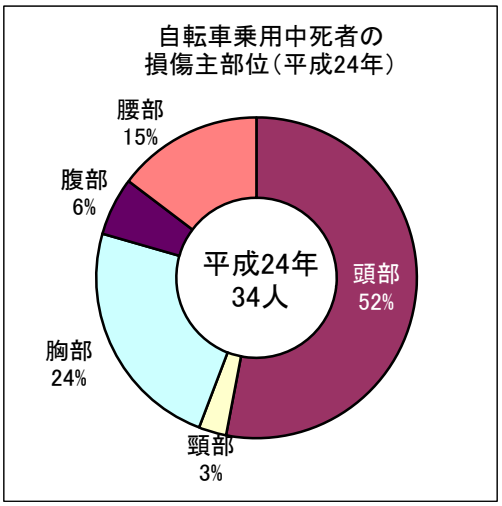



自転車事故の相手当事者別の発生状況（平成24年）
自転車単独
2.2%
対その他車両
0.1%
不明
1.8%
対歩行者
5.4%
自転車同士
6.7%
対二輪車
8.0%
平成24年
17,078件
対乗用車
55.1%
対貨物車
20.3%


交通事故の発生状況
（件）
（件）
100,000
80,000
60,000
40,000
20,000
0
10,000
8,000
6,000
4,000
2,000
0
15年16年17年18年19年20年21年22年23年24年
全交通事故件数
うち自転車事故件数
うち歩行者対自転車事故件数（右軸）

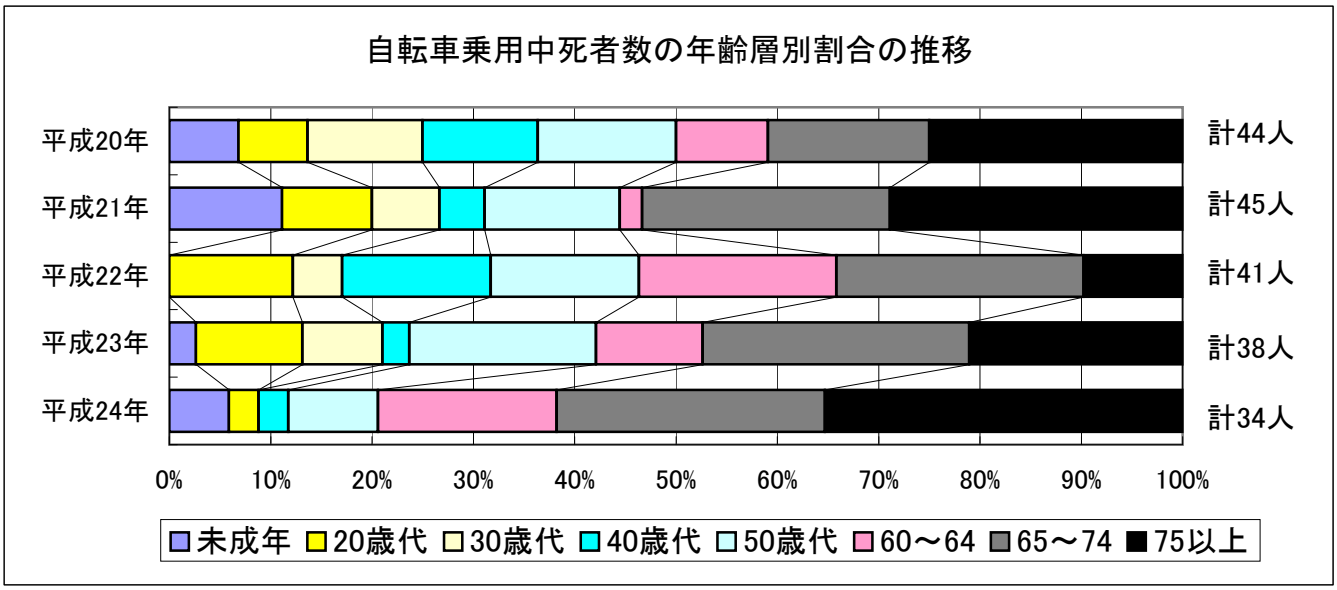

交通事故件数の指数の推移
（平成15年の件数を100とした指数）
130
120
110
100
90
80
70
60
50
40
15年 16年 17年 18年 19年 20年 21年 22年 23年 24年
全交通事故
うち自転車事故
うち歩行者対自転車事故

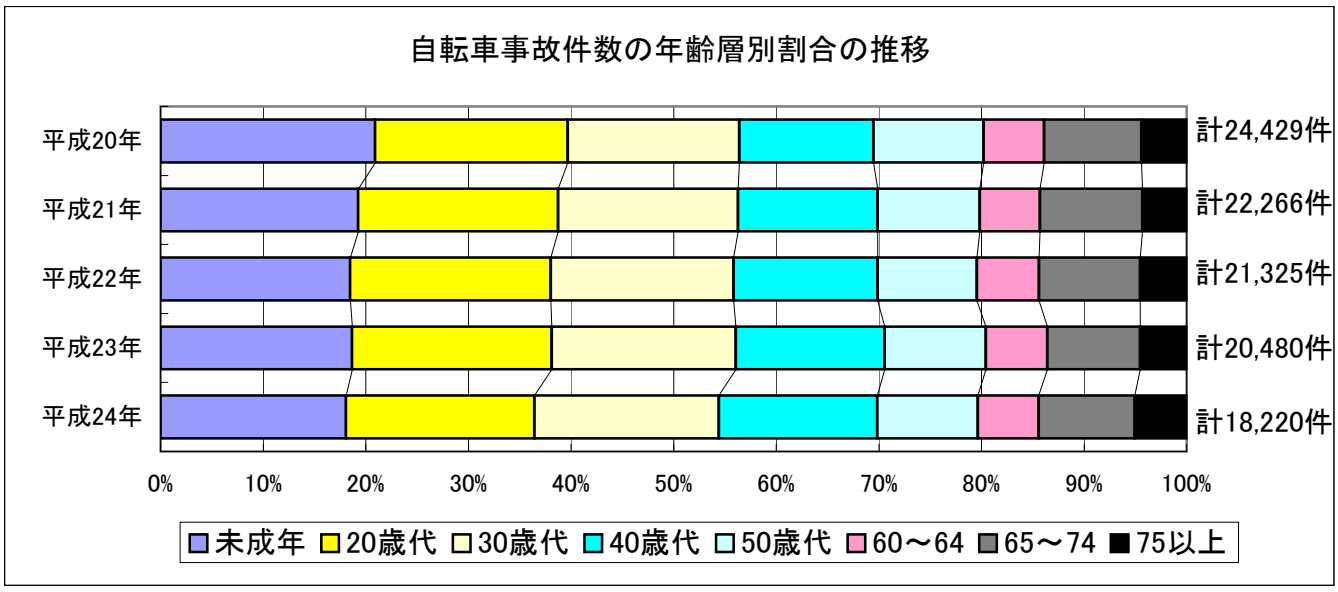




平成24年の自転車乗用中死亡事故における相手当事者の内訳

合計	乗用車	貨物車	歩行者	その他
34	12	20	0	2





資料７

東京都における駅前放置自転車の現況と対策の概要

１ 駅周辺における自転車、原動機付自転車及び自動二輪車の放置状況 【図-１】参照

都内の駅周辺（鉄軌道駅から概ね半径 500m以内の区域）における自転車、原動機付自転車及び自動二輪車の乗入台数（放置台数と実収容台数の合計）は 673,487 台で、このうち自転車等駐車場への駐車数（実収容台数）は、620,691 台（92.2%）で、残りの 52,796 台（7.8%）が路上などに放置されていた。

平成 24 年度は、きめ細かく放置の実態を把握し、放置自転車を解消するための対策に活かすため、これまでの全国一律の調査方法（自転車 100 台以上、原付・自二はあわせて 50 台以上の駅を調査対象とする。）に加え、自転車、原付及び自二各１台以上の駅を調査対象とした。

(1) 自転車、原動機付自転車及び自動二輪車の放置台数・・・52,796 台

自転車、原付及び自二の放置台数は、52,796 台であった。

また、前年度と同じ調査方法では、34,700 台（前年度比 7,611 台減少）であった。

(2) 区市町村別の放置率・・・区部 11.1%、市部 2.8%、町村部 0.1%

放置率の高い区市町村は、①千代田区（64.3%）、②中央区（49.6%）、③文京区（46.0%）の順であった。

	放置台数		放置率※	
	旧	新	旧	新
平成 23 年度	42,311 台	－	6.2%	－
平成 24 年度	34,700 台	52,796 台	5.3%	7.8%
増　減	▲7,611 台	－	▲0.9 ポイント	－

※：乗入台数に占める放置台数の割合

旧：これまでの全国一律の調査方法

新：今回の調査方法

(3) 自転車等駐車場の収容能力・・・898,013 台

自転車等駐車場の継続的整備によって、収容能力は 898,013 台（前年度比 28 台増加）となった。

一方、実収容台数は、620,691 台（前年度比 17,977 台減少）となった。

乗入台数は 673,487 台となり、収容能力が乗入台数を 224,526 台上回る状況となっている。

２ 放置自転車等の減少へ向けた主な対策

放置自転車対策として、自転車等駐車場の設置、放置自転車等の整理・撤去、放置防止の啓発活動に取り組み、区市町村では対策費として 155.4 億円（平成 23 年度決算額）が支出された。

(1) 自転車等駐車場の設置等

駅周辺における適地の確保が困難な中、自転車等駐車場の設置及び自転車等駐車場への誘導等が進められた。

(2) 放置自転車等の整理・撤去等

放置自転車等の整理・撤去をはじめ、保管、持ち主への返還、処分等が行われた。

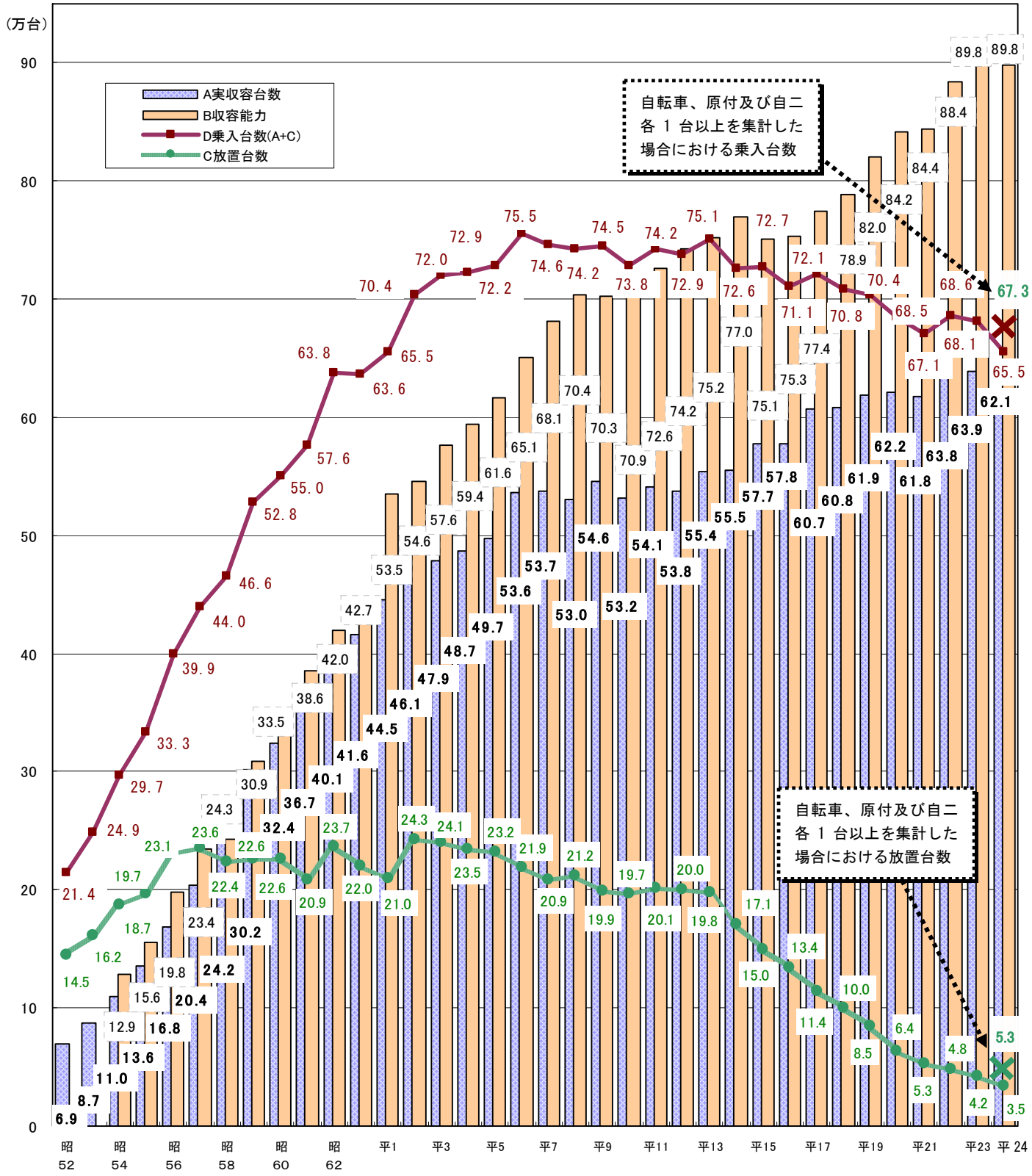
平成 23 年度の撤去台数は前年度より 38,013 台減少し、652,867 台となった。

(3) 放置防止に向けた啓発

毎年 10 月、都、区市町村は関係団体とともに、「駅前放置自転車クリーンキャンペーン」を実施し、一斉に広報活動、放置自転車等の撤去活動等を実施している。

平成 24 年度も鉄道事業者等を中心に地元関係者と連携した啓発活動や撤去活動を実施した。

［図－１］　これまでの調査方法による放置台数・実収容台数・収容能力・乗入台数推移



※ 昭和52年から隔年で内閣府（旧総理府）が全国調査を実施。
全国調査が実施されない年は都が単独で調査を実施。

3 放置台数が多い駅と乗入台数が多い駅　【図-2、3】参照

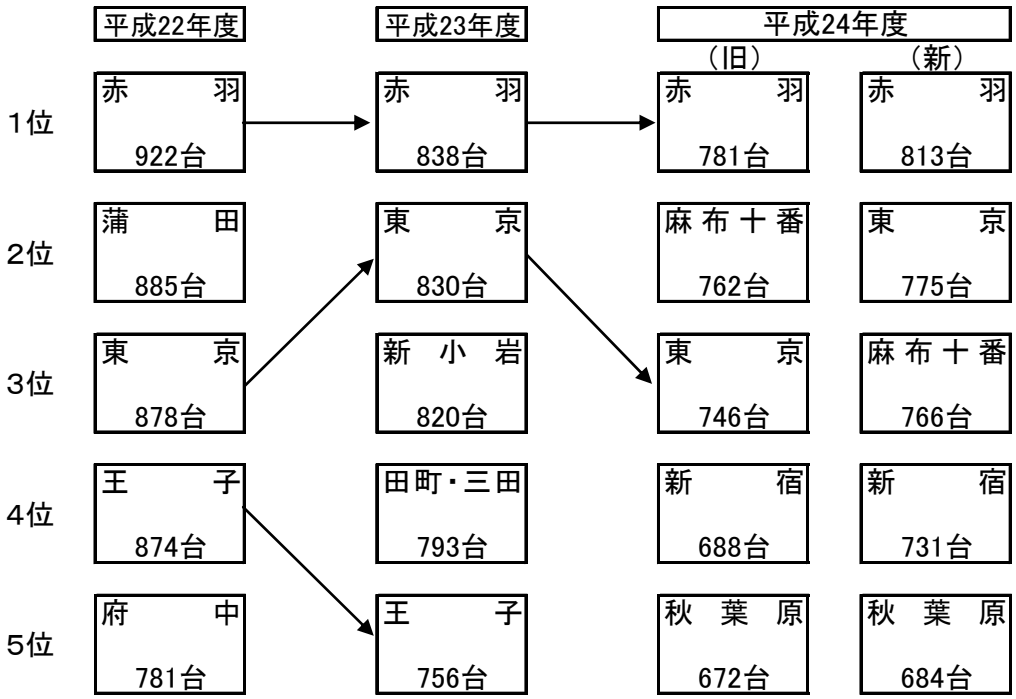
(1) 放置台数が多い駅

①赤羽駅（北区）813 台、②東京駅（千代田区と中央区）775 台、③麻布十番駅（港区）766 台の順であった。

(2) 乗入台数が多い駅

①三鷹駅（武蔵野市と三鷹市）11,249 台、②蒲田駅（大田区）10,642 台、③吉祥寺駅（武蔵野市）9,986 台の順であった。

［図－２］　放置台数が多い駅の推移

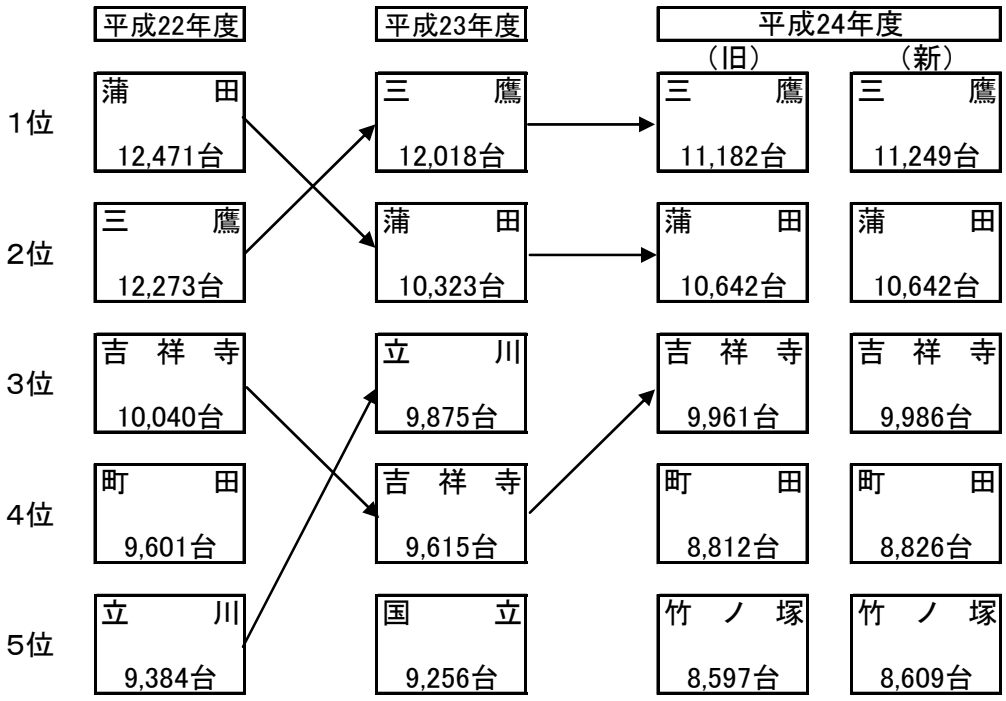


「東京駅」と「麻布十番駅」とは、調査方法の新旧により平成 24 年度の順位が逆転する。

旧：自転車 100 台以上、原付・自二はあわせて 50 台以上の駅を調査・計上の対象とした。

新：自転車、原付及び自二各１台以上ある駅を調査・計上の対象とした。

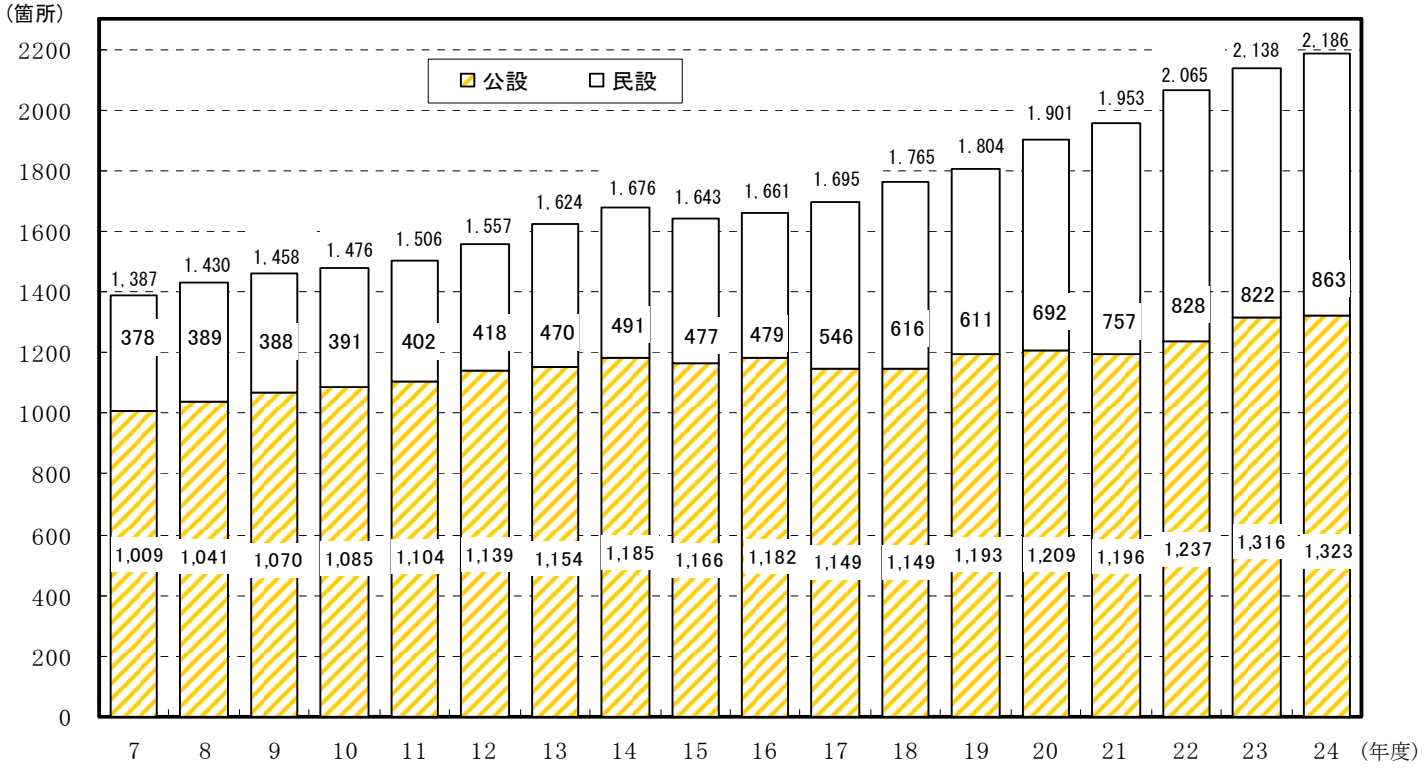
［図－３］　乗入台数が多い駅の推移



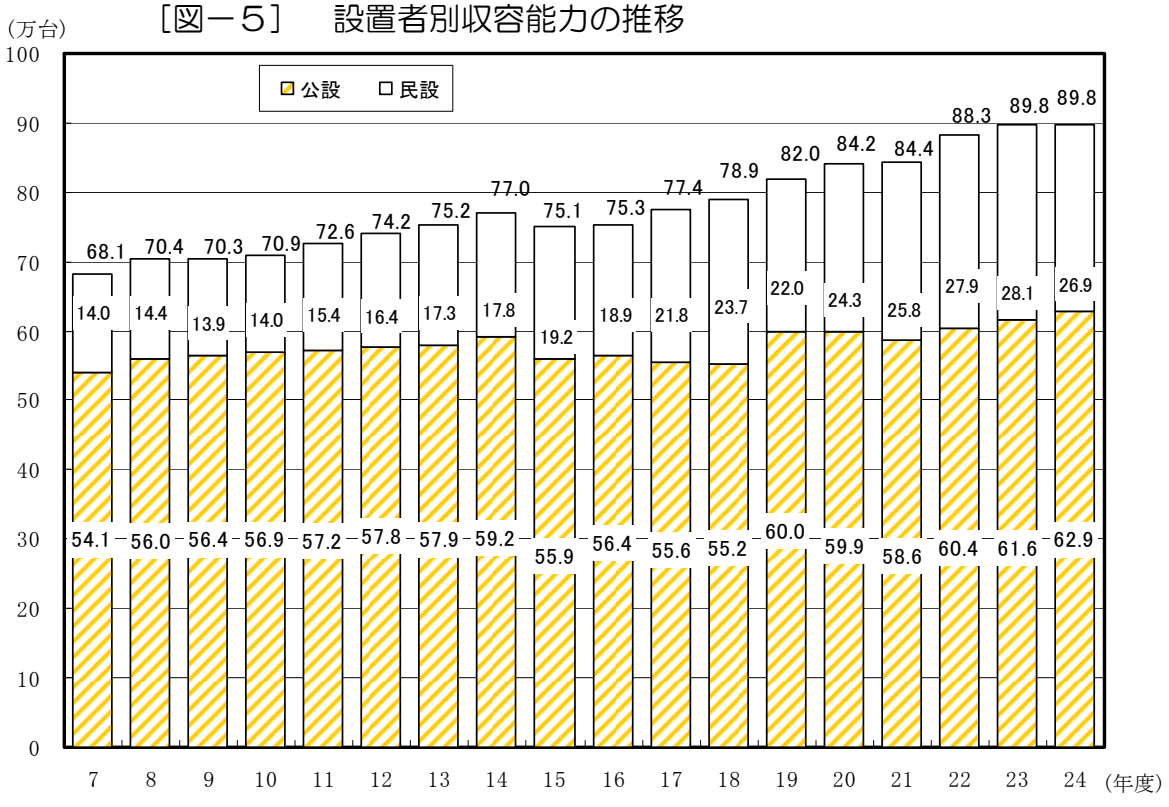
4 自転車等駐車場の設置状況　【図-4、5】参照

平成 24 年９月末日現在、駅周辺の自転車等駐車場は 2,186 箇所（前年度比 48 箇所増加）、収容能力は 898,013 台（前年度比 28 台増加）である。そのうち公設（区市町村が設置したもの）は 1,323 箇所（前年度比 ７箇所増加）、収容能力は 629,476 台（前年度比 12,984 台増加）である。

［図－４］　設置者別自転車等駐車場数の推移



［図－５］　設置者別収容能力の推移



5 放置自転車等の撤去、処分等の状況　【図-6、7】参照

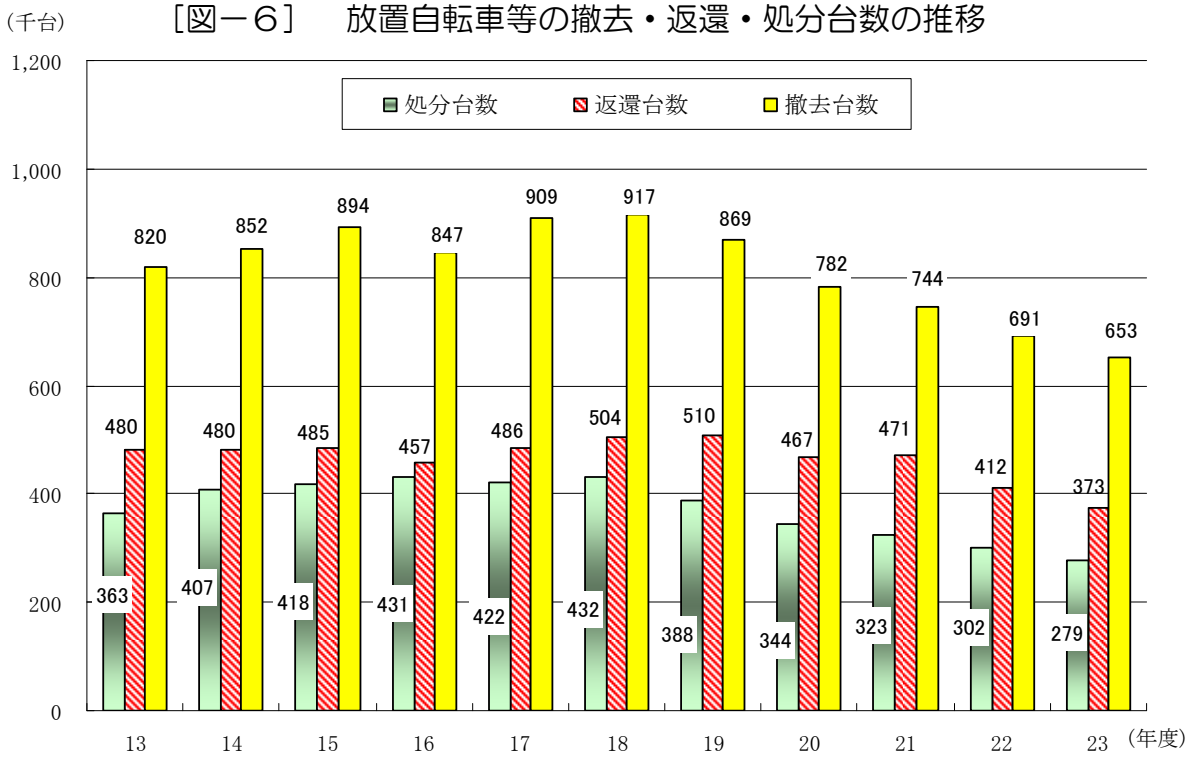
(1) 区市町村が撤去した放置自転車等・・・652,867 台（前年度比 38,013 台減少）

(2) 持主に返還された台数・・・373,272 台（平成 22 年度中に撤去されたものを含む。）

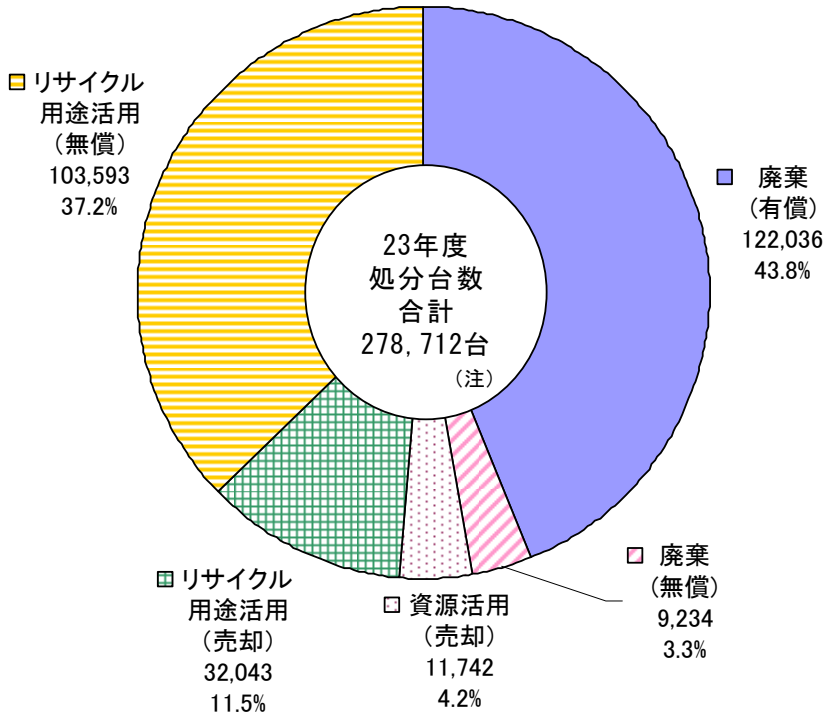
(3) 区市町村が処分した台数・・・278,712 台

※　処分の内訳は、廃棄処分が 131,270 台（47.1%）、鉄くずとして資源売却されたものが 11,742 台（4.2%）、リサイクル用途に供されたものが 135,636 台（48.7%）であった。

［図－6］　放置自転車等の撤去・返還・処分台数の推移



［図－7］　撤去自転車及び原動機付自転車の処分内訳



（注）「その他」64 台分を含む

資料８

東京都における道路の整備状況等

１　道路の総延長【平成 24 年４月１日現在】（平成 24 年度東京都道路現況調書より）

国道　　４００ｋｍ

都道　　２，３４５ｋｍ（首都高速道路 191km や島しょ・山間部の都道を含む。）

区市町村道　２１，６６０ｋｍ

２　自転車走行空間の整備状況【平成 24 年３月 31 日現在】

都道　　１１２ｋｍ［施設延長］（「2020 年の東京」より）

区市町村道　　２５ｋｍ（「区市町村における交通安全対策事業の現況」より）

３　東京都による自転車走行空間の整備手法の例

車道を活用した 自転車レーンの整備	広い歩道における 自転車走行空間の整備	水道敷や河川敷を利用した 自転車歩行者専用道路の整備

４　自転車走行空間の整備予定

○　東京都による取組予定

『2020 年の東京』計画において、2020 年（平成 32 年）までに新たに 100km 整備することを目標に掲げている。この目標を達成するため、既設道路において優先整備区間約 150km を選定し、2020 年度までに 109km を整備する計画を策定した。

優先整備区間の整備計画　［施設延長］

	2020 年度までに整備	2020 年度以降の整備	計
区部	７３	３２	１０４
多摩地区	３６	１３	５０
計	１０９	４５	１５４

［単位：ｋｍ］

○　警視庁による取組予定

自転車歩道通行可規制を廃止した場所等に自転車ナビマークを標示する（平成 25 年度：３４８ｋｍ）。

表6-1　自転車走行空間の整備手法　1/2

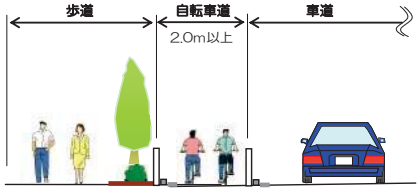
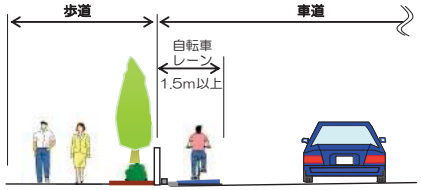
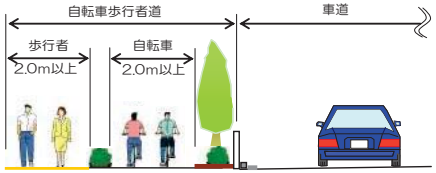
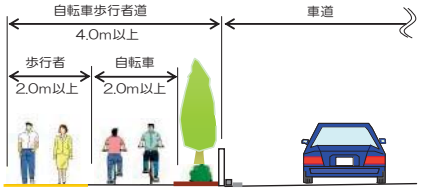
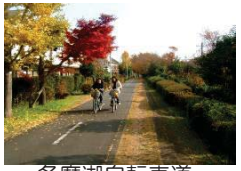
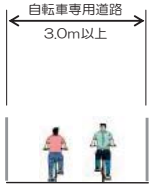
種別	モデル図	特徴		整備要件	整備事例
自転車道 歩行者や自動車と自転車の通行部分を縁石又は工作物で連続して分離 ※道路構造令第2条第2号及び道路交通法第2条第1項第3号の3に規定する自転車道をいう。	 自転車の通行部分の幅員２m以上 （道路構造令上では、やむを得ない場合は1.5mまで縮小可能だが、縮小する場合は本庁主管課と別途調整）	メリット	・歩行者、自転車、自動車が構造物により完全に分離され安全性が高い ・平坦性が高く自転車の走行性が良い	・車道部分に自転車道を整備できる幅員が確保できること ・沿道での自動車の駐停車需要が少ないこと ・歩道は自転車通行不可となるため道路の両側に自転車道を確保できること	 国道１４号 （江東区亀戸） 中杉通り・社会実験 （杉並区阿佐谷北）
		デメリット	・車道での荷卸等が困難になる。 ・今までの路面清掃車では自転車道を清掃できない		
自転車レーン **（普通自転車専用通行帯）** 車道の左側に普通自転車専用通行帯の交通規制を実施し、道路標識等により自転車走行空間を明確化（左側一方通行） ※道路交通法第20条第2項の規定により自転車の通行部分が道路標示で指定された専用通行帯（道路標示「普通自転車の歩道通行部分」で指定されたものは除く。）をいう。	 自転車の通行部分の幅員1.5m以上 （やむを得ず縮小する必要がある場合は、本庁主管課と別途調整）	メリット	・歩行者と自転車、自動車が概ね分離できる ・平坦性が高く自転車の走行性が良い ・整備コストが相対的に低い	・車両通行帯としての交通規制が実施できる1.5m[注1]以上の幅員が確保できること ・自転車レーンは左側を一方向の通行となるため道路の両側で整備できること 注1:道路交通法上の通行帯の最小幅員は1.0mであるが、街きょ（約0.5m）を除く舗装部分で1.0m以上を確保する	 旧玉川水道道路 （渋谷区幡ヶ谷、山手通り・中野通り間） 平和橋通り （葛飾区西新小岩）
		デメリット	・路上停車車両がある場合は自転車走行の障害となる ・自動車の平均旅行速度が速い道路では自転車と自動車の接触の危険性が高まる		
自転車歩行者道の構造的分離 **（自転車道[注2]）** 歩行者と自転車の通行部分を植樹帯などにより分離 ※道路構造令第2条第3号に規定する自転車歩行者道をいう。 道路交通法上は、自転車歩行者道という定義はなく、歩道として扱われる。	 自転車の通行部分の幅員2m以上 （やむを得ず縮小する必要がある場合は、本庁主管課と別途調整）	メリット	・歩行者、自転車、自動車が構造物により完全に分離され安全性が高い	・広幅員の歩道が確保できること 注2:自転車道 植樹帯等により構造的に分離し、切下げ部なども縁石等で区画したものをここでは自転車道と呼んでいる。なお、道路交通法第2条第1項第3号の3に規定する自転車道とするには、交通管理者との協議が必要である。	 浅草通り （台東区東上野） 東八道路 （三鷹市野崎）
		デメリット	・歩行者と自転車の動線が交差点やバス停等で重なるため、その処理が課題となる。		

表6-1　自転車走行空間の整備手法　2/2

種別	モデル図	特徴		整備要件	整備事例
自転車歩行者道の視覚的分離 歩行者と自転車の通行部分をカラー舗装により視覚的に分離 ※道路構造令第2条第3号に規定する自転車歩行者道をいう。道路交通法上は、自転車歩行者道という定義はなく、歩道として扱われる。	 自転車の通行部分の幅員２m以上 （やむを得ず縮小する必要がある場合は、本庁主管課と別途調整）	メリット	・歩行者及び自転車と自動車が構造物により分離され安全性が高い	・広幅員の歩道が確保できること（ただし、構造的分離が可能な歩道幅員までは確保できない場合） 〈参考〉 交通管理者が白線と自転車の道路標示を施工した場合、自転車の通行部分は道路交通法でいう「普通自転車通行指定部分」となる。	 長後赤塚線 （板橋区高島平） 山手通り （渋谷区代々木）
		デメリット	・歩行者と自転車は構造物による区切りがないため、輻輳しやすい ・歩行者と自転車の動線が交差点やバス停等で重なるため、その処理が課題となる。		
自転車歩行者専用道路 独立して設けられる専用道路 ※道路法第48条の13第2項に規定する、専ら自転車及び歩行者の一般交通の用に供するために独立して設けられる道路。	 自転車の通行部分の幅員４m以上	メリット	・サイクリング等、野外のスポーツ、レクリエーション向けに適している ・自動車とは完全に分離され安全性が高い	・河川敷等、連続した用地が確保できること ・面整備等に合わせて整備が可能である場合	 多摩湖自転車道 （東村山市美住町）
		デメリット	・歩行者と自転車が多く輻輳しやすい（高速で通行する自転車と歩行者との接触事故が課題となっている）		 江戸川自転車道 （区移管済）
自転車専用道路 独立して設けられる専用道路 ※道路法第48条の13第1項に規定する、専ら自転車の一般交通の用に供するために独立して設けられる道路。	 自転車の通行部分の幅員３m以上(やむを得ない場合は2.5mまで縮小可)	メリット	・サイクリング等、野外のスポーツ、レクリエーション向けに適している ・自動車とは完全に分離され安全性が高い	・河川敷等、連続した用地が確保できること ・面整備等に合わせて整備が可能である場合	※道路構造令に規定はあるが、都内での整備実績なし
		デメリット	・既存の道路でこのための空間を新たに生み出すことは困難である ・歩行者の進入を抑止するのは困難		

資料10

東京都自転車安全利用推進計画協議会構成員名簿

（敬称略）

会　　長	氏　　名
青少年・治安対策本部 治安対策担当部長	五十嵐　誠

委　　員	氏　　名
都市整備局都市基盤部 街路計画課長	朝山　　勉
環境局自動車公害対策部 交通量対策課長	村上　　章
産業労働局商工部 大型店環境調整担当課長	浦﨑　祥子
建設局道路管理部 安全施設課長	望月　　裕
教育庁指導部 指導企画課長	増渕　達夫
警視庁交通部交通総務課 交通安全担当管理官	藤木　恒治
警視庁交通部交通規制課 交通規制担当管理官	三枝　司佳
警視庁犯罪抑止対策本部 自転車総合対策担当管理官	桜井　文博
国土交通省東京国道事務所 副所長	窪田　達也
足立区都市建設部 交通対策課長	三保　尚之
町田市建設部 交通安全課長	藤田　　明
東京都自転車商協同組合 理事長	新井　　茂
(一社)自転車協会 専務理事兼事務局長	高橋　　譲
(一社)自転車駐車場工業会 代表理事	片岡　大造
日本チェーンストア協会関東支部 事務局次長	武内　得真
東京都商店街振興組合連合会 副理事長	篠　　利雄
(一社)日本民営鉄道協会 企画財務部長	小林　圭治
東日本旅客鉄道株式会社東京支社 企画調整課長	佐藤　英明
(一社)日本損害保険協会 生活サービス部長	西村　敏彦
東京商工会議所 総務統括部長	小林　治彦
(一社)東京バス協会 常務理事	市橋　千秋
(一社)東京ハイヤー・タクシー協会 常務理事	稲田　正純
(一社)東京都トラック協会 常務理事	井出　廣久
都民委員	北方　真起
	水倉真由美
	吉永　智広

第２回　東京都自転車安全利用推進計画協議会

議事録

平成２５年９月２０日（金）

都庁第一本庁舎 42 階特別会議室Ａ

午前 10 時 00 分開会

○五十嵐会長　定刻ですので、これより第２回東京都自転車安全利用推進計画協議会を開催します。東京都青少年・治安対策本部治安対策担当部長の五十嵐です。前回に引き続きまして、本協議会の進行役を務めさせていただきます。

始めに、新たに就任していただいた委員がいらっしゃいますので紹介させていただきます。もともとこの協議会は、自転車に直接かかわる方々を対象にして委員としてお招きしておりますが、自転車の安全利用に関する計画を具体的、詳細に検討していくには、自転車と同じ車道を共有する自動車を利用する方にも入っていただいたほうが良いため、東京バス協会、東京ハイヤー・タクシー協会、東京都トラック協会の方々に委員への就任をお願いし、ご快諾をいただきました。本日は、東京バス協会の市橋様、東京ハイヤー・タクシー協会の稲田様のお２人に委員としてお越しいただいております。東京都トラック協会の井手様は、ご都合により欠席です。

続いて、前回の議論について、事務局から簡単に説明します。

○黒川課長　第１回の会議では、ご議論いただいている推進計画がどういう位置付けなのか、また、大まかな構成としてどのようにしたらいいかを箇条書きにした骨子案でお示しさせていただき、それについて皆様からご意見を頂きました。

その中で最も多く意見をいただいたのは安全教育に関する部分でした。多くの方から、子供から高齢者に至るまで、社会全体に自転車のルール・マナーを浸透させるためにしっかりと安全教育を行うべきといったご趣旨のご発言をいただきました。また、各種団体の代表としてご出席いただいている委員の方からも、行政と一体となって安全教育に取り組んでいきますという力強いお言葉をいただきました。

次に、放置自転車対策に関しては、民間活力も活用しながら、駐車需要に応じた駐輪場の整備を引き続き進める一方、自転車利用者に対しては、放置が違法行為であるということをしっかり理解してもらった上で、道路に自転車を放置しないことを改めて徹底する必要があるというご指摘がありました。

また、自転車の通行環境整備に関しては、安全に通行できる環境の整備を更に進めるべきであるという要望、ご意見がありました。他方で、行政側委員からは、都道における走行区間の整備方針や、自転車ナビラインの取組などについて紹介いただきました。

今、申し上げた３点が自転車対策における大きな論点かと思いますが、当然、これ以外にも、保険の普及、悪質な違反者に対する取締りの問題など、様々なテーマがあります。その辺りについて、大枠の議論をしていただいたのが前回の内容でした。今回は、更に議論を深めていただければと思っております。

なお、前回の議事録は資料 20 としてつけさせていただいております。

○五十嵐会長　それでは、本日の議論に入ります。

資料１をご覧ください。この資料は、皆様に具体的な計画のイメージを持っていただき、

その上でより多くのご意見、ご提案をいただけるよう、前回いただいた意見やこれまでの計画を発展させる形で、あくまでも議論のたたき台として用意したものです。前回同様、ここに書いてないことも含めて皆様のご自由なご意見をいただければと思います。

本日は、この素案構成に沿って進めていきますが、安全利用に関して３つのポイントがあると考えております。それは、安全教育の推進、放置自転車対策、自転車通行環境の整備です。素案の中のこの３点について本日は議論していただきたいと考えております。

では、各論に入る前に、この素案全体を通じての基本的考え方について、私から説明します。

素案の２ページをお開きください。「第４　安全利用に関する各主体の役割等」という項目があります。この計画は、自転車は広く社会に普及しており、自転車利用者だけ、行政だけではなく、自転車に関わる全ての方々が、それぞれの立場から、それぞれが果たすべきことを進めていく、それが自転車の安全利用を推進する上で不可欠であるという考え方に基づき、東京都としてそれぞれの主体に期待することを記載しています。なお、計画に盛り込まれた項目を実施しなかったからといって罰則があるわけではありません。ただ、こうした計画をそれぞれの主体別に盛り込み、そして公表することで、自転車に関わる様々な取組が促進され、あるいは、その主体ごとの連携が図られることを期待しています。

以上がこの素案の基本的な考え方ですが、何かご意見等があれば承りたいと思います。

○稲田委員　法人のタクシーが第二当事者として関わった死亡事故が２件あり、その２件とも、相手は自転車でした。一つは、自転車の信号無視。もう一つは一時停止違反でした。そこで、基本的な交通ルール・マナーの項目に「信号を遵守する」はありますが、一時停止についても、ぜひ入れていただきたいと思います。

２点目は、そもそも自転車が歩道通行可となったのは、自転車と自動車の重大交通事故が増加し、自転車と自動車を分離するという考えが出てきたためです。そこで、自転車利用者の安全を守るために、自転車が例外的に歩道を通行できる場合があることを説明に加えた方が良いと思います。

○五十嵐会長　ありがとうございました。本日は、「第５　実施事項」にも入りますが、１ページ目から「第４　安全利用に関する各主体の役割等」までについては、いささか総論的あるいは抽象的な内容となっていることもあり、第５以下の具体的な内容についてご議論いただいた上で、次回、「はじめに」から第４までについても取り上げたいと考えております。

それでは、各論に入ります。３ページの第５の「１　自転車の安全利用の実践」について、事務局から説明します。

○黒川課長　自転車の安全利用は、もちろん社会全体での推進する必要がありますが、まず自転車利用者がルールを守って正しく利用することが大前提ですので、この項目を最初に置いています。

また、経済的負担ということも書きました。自転車は便利で手軽な乗り物ですが、保険

や駐輪料金、安全性が高い自転車といったように、安全にはコストがかかるということもユーザー側の視点として必要ではないかという趣旨を込めています。
○片岡委員　第５の１(2)イに「自転車貸付事業者（レンタサイクル）」と書いてあります。現在、世界の流れは、公共の土地の空いたところを利用するサイクルシェアリングに向かっています。ロンドン、パリ、ニューヨーク、サンフランシスコ、中国においても、公共の設置する公共自転車があります。
　東京では、現在、民間と各区で実施していますが、区だけでは、どうしてもその地域限定になりますので､東京都が中心になってサイクルステーションの適正な場所を提供して、１都６県にまたがるようなシェアサイクルを検討してはどうでしょうか。単なるレンタサイクルではなく、公共自転車として、サイクルシェアリングあるいはコミュニティサイクルを、ぜひ入れていただきたいと思います。
○吉永委員　４ページの２行目で「車道は左側通行、歩道は歩行者優先で車道寄りを通行する。」とあります。この書き方では、自転車は、どちらでも通れるというように読めます。あくまでも自転車は車道が原則ということをまず先に書いて、次に、歩道を通行する場合は歩行者優先ですという書き方にしたほうがいいのではないかと思います。
○五十嵐会長　次に、安全教育の部分に移りたいと思います。この部分について、事務局から説明を差し上げます。
○黒川課長　４ページの中段から８ページまでを説明します。
　構成としては、まず利用者自身がしっかりルールやマナーを学んでいただくべきであるということで、「自転車利用者による取組」が(1)にあります。(2)では、教える側に着目して、様々な主体による教育を書いています。(3)は、自転車のルールを教えるといっても、教える相手によって、教えるべき内容、教え方も当然変わってくると思いますので、その点を踏まえて、アで子供、イで一人で自転車に乗る人、ウで高齢者、エで一般の社会人に対する教育の在り方を書きました。また、８ページの最後には、教育を行うに当たって、教えやすく、理解しやすくするためにはどういう工夫を凝らしたらよいかについても、記述しました。
○五十嵐会長　自転車の安全利用というと、やはりルール・マナーの習得が中心になります。その裏返しが教育であり、前回も多くの意見が出たところです。したがって、素案でも分量を４ページ目から８ページ目までとなっており、この計画の中枢を占めています。
○片岡委員　正に社会全体への教育が一番重要だと思います。車道原則、歩道例外を第一に入れるべきと思いますが、駐輪場にとめるという教育がほとんどされていないということもあります。駐輪方法の教育や、不法駐輪はどういう刑罰になるのかということまで教えることが必要ではないかと思います。一方で、駐輪方法の教育は、駐輪場の整備と深く関係します。駅前などには駐輪場所がないので、ビルのオーナーや不動産業者にも駐輪場の整備の必要性を周知する必要があると思います。なお、駐輪場の不足の解決策の一つとしても公共自転車があります。

ぜひ、駐輪方法の教育と、放置自転車が違法であるということを入れていただきたいと思います。

○水倉委員　私は、ルールなのか、マナーなのかということをいつも考えています。

自転車の場合、ルールを守れば安全かというと、決してそうではありません。車道を走れば車の邪魔に、歩道を走れば歩行者の邪魔になってしまう乗り物です。また、車道が原則だからといって、例えば目黒通りや駒沢通りのような道をママチャリの前後に子供を乗せて走ったら、それこそ交通事故のもとになるわけです。原則を守って事故に遭って亡くなったら、それは交通安全の理念に反すると思います。そのため、子供には、車道が原則だけれども、危険な場合は、歩道を通らせていただいているという認識で、歩行者がいたら降りなさいと教えています。

都民にきちんと伝えてほしいのは、ルールを守れば安全というわけにはいかないところが、自転車と車の違いであり、いつも車や歩行者に注意しながら、マナーを守って自転車を利用する必要があるということです。

○佐藤委員代理　６ページの「事業者による教育」の(ｱ)について、通常、何か事故やトラブルがあった場合は、電子掲示板やミーティング等を通じて注意喚起を行っています。ただ、現場でマニュアルを作成するのは難しい面もありますので、できれば、こういったもののひな型的なものを作っていただけると、日常部分での教育を行いやすくなるのではないかと考えています。

○五十嵐会長　東京都では、教育すべき事項や教育の方法についてまとめた自転車安全利用指針というものを作っています。そうした指針も活用していただければと思います。

○大久保委員代理　東京オリンピックが決定したので、海外から沢山の方がお越しになります。東京オリンピックはコンパクトを売りにしていることもあり、自転車の利用が増えると思います。自転車はどこを走ればよいかや、自転車をどこに駐輪すればよいかといったことが、海外から来られた方にも分かるような表示を考える必要があると思います。

私どもの事務所近くの交差点は、他のほとんどの交差点と同様、右折する際に２段階右折しなければならないのですが、自動車と同様に右折する自転車を度々目にします。しかし、警察官はあまり注意をしていないようです。また、自転車にリヤカーを付けて荷物を運ぶ業者の方が、歩道を走っています。これは道路交通法違反ですが、警察官はそれにも声をかけていません。私も注意したことがありますが、警察官の方もそういう人に声をかけていただけたらと思います。朝夕はそういう光景をよく目にするので、何とかそういうところから変えていかないと、オリンピックでも困ることが出てくるのではないかと思っています。

○五十嵐会長　警視庁は何か発言がありますか。

○三嶋委員代理　警視庁では、まず警察職員に対する自転車の安全な利用方法についての教育指導を徹底しているところです。今後、今の御意見も踏まえまして、どのような自転車の通行が違反になるのかを周知しながら、良好な自転車の通行環境の整備に協力してい

きたいと考えております。
○藤田委員　町田市には、小学校が 42 校、中学校が 20 校あります。自転車教室は、42 の小学校の３年生を対象に全て実施しております。中学校は、スケアード・ストレイト方式のものを３年の間に１回は経験するということで、年に６～７回実施しています。また、高齢者を対象とした安全教室も年に７回行っております。さらに、送迎バスの運転手さんを対象とした講習会を年に２回と、自転車二輪車の交通安全フェスティバルということで年に２回、実技も兼ねて研修しています。

また、実際に事故件数も、2011 年から 2012 年にかけては、町田市内で 1,570 件くらいが 1,450 件台に落ちていますので、そうした啓発の賜物と理解しております。
○吉永委員　先ほど、水倉委員からお話がありましたが、大変謙虚な意見だなと思いました。ただ、車道を走ると車の邪魔に、歩道を走れば歩行者の邪魔になるのではないかというお話について、私は、基本的には、車道を走る場合には車の邪魔になるからどかなければいけないと考える必要はないと思っています。自転車は車道を走る上では、車社会の一員として、堂々と走れという意味ではありませんが、車道をシェアする責任と権利があると思っています。もちろん、非常に車が多くて自分が危険を感じるとか、路側帯がほとんどなくて大型車が通ると怖いという場合は、歩道に入ってもいいと思いますが、そうでなければ車道を走っていいと思っています。

今日は、バス協会やタクシー協会の方も来ていますが、車道では、バス、タクシー、自転車、原付などが、お互いに譲り合って利用することが大切だと思います。逆に、自転車も、車道を走る場合は、信号を守るとか、携帯電話を使わないというのは当然で、自動車やバイクと全く同じルールを守らなければ自分が痛い思いをするし、もしかしたら死ぬかもしれないという気持ちで車道を走るという教育をしなければならないと思います。
○五十嵐会長　道交法上は自転車も車両であって、そういう意味では車道の左側を自動車とともに共有する。ただ、自転車には免許制度がないので、ルールをきちんと教えることが非常に重要になってくるということだろうと思います。
○片岡委員　自転車法で、区市町村には、「自転車等駐車対策協議会」というものが設けられて、そこには区民や関係者が入って活動しています。それを区報などでもっと知っていただくというのも教育手法として活用していただけたらと思います。
○篠崎委員代理　今までは、そうしたことを広報紙で大きく取り上げることもなかったので、今後は、区としても、広報紙、ホームページなどの媒体を使ってアピールさせていただきたいと思います。
○五十嵐会長　それでは、次の項目に移りたいと思います。資料１の９ページ、「３　放置自転車の削減」です。この概要について、事務局から説明します。
○黒川課長　先ほど片岡委員からもご意見がありましたが、放置自転車の削減として、まず放置しないということが大前提ですので、その旨を記載したいと思います。そこから先の話としては、やはり駐輪場を引き続き整備していかなければいけないということが９ペ

ージの(1)です。整備の主体は様々あって、行政や多くの自転車利用者を集める小売業者、鉄道事業者、さらに、昨今注目を集め始めていますが、自転車通勤する従業員やマンション住民のための駐輪場整備といった観点から一般事業者を記載しています。

10 ページの(2)は、適切な駐輪をしていただくことを自転車利用者により一層伝えていかなければいけないということで、「適正な駐輪の啓発」を、これも主体別に書きました。

11 ページの冒頭、(3)は「放置自転車の撤去等」です。残念ながら放置が後を絶たない中で、非常に危険で見苦しい状況については、自転車をしっかり撤去していくことで、放置してはいけないということを認識させるということです。放置自転車の撤去については、種々の課題、取り組むべき事項を書いていますが、少々複雑な面もありますので、配布資料を用いて、説明します。

まず資料６をご覧ください。これは、駐輪場の整備についてです。各区市町村で、民間事業者に対して、建物を新築・増築する際には駐輪場を設置しなさいという条例を制定しています。区市町村によって基準は若干異なりますが、施設の種類、大きさに応じて、何台以上ということが義務付けられています。ただ、その義務でも足りないくらい多くのお客さんが来るところがあったり、条例ができる前の古い建物で駐輪場かないまま今も残っているといった施設・事業所も存在しているのが実態です。

資料７は、都心など駐輪場が限られている中でも創意工夫を凝らして取り組んでいる好事例を紹介しています。

資料８は、都がこの春から実施している取組です。駐輪場がどこにあるか分からない、面倒だからその辺に停めてしまうといったことがないように、ホームページで駐輪場情報をなるべく多く公開し、インターネットの地図で「駐輪場」と検索すると最寄りの駐輪場が分かるようにするものです。

資料９、資料 10 が、先ほど申し上げた放置自転車の撤去に関する資料です。基本的に道路上の駐輪は道交法違反ですが、現実に警察が取り締まるのが困難である中で、自転車法において自治体がルールに則って撤去していいと規定しています。そこで、多くの区市町村は、まず放置自転車を撤去できる放置禁止区域を設定しています。駅前などを中心に、駐輪場を整備しても放置自転車があるところを指定し、定期的に、その放置禁止区域に一定時間以上放置されている自転車は、警告札を貼った上で、撤去します。そして、撤去した旨を公示します。

その撤去した自転車は、区市町村が、警察にある防犯登録の情報なども利用してハガキを出すなどの利用者への通知もしています。しかし、都内では、撤去されても４割くらいの方が取りに来ていないのが実態です。そういう中で、一般的な運用の仕方としては、自転車を取りに来た方からは、手数料として 2,000 円なり 3,000 円なりを徴収して、その代わりに自転車をお返ししています。一方で、取りに来ない方には、本来、手数料は督促できるはずですが、実際にはほとんど徴収していません。

撤去した自転車は半年保管が原則ですが、実際には半年も車体を保管する場所がないた

め、１カ月程度で売却か廃棄をしています。自転車の状態が良く、売却できればいいのですが、区市町村が業者にお金を払って引き取ってもらうこともあります。撤去にも費用がかかるし、それを廃棄するにも費用がかかるという状況で、都内で区市町村の撤去の関連業務に百数十億円お金が毎年かかっているのが実態です。

こういう実態があることから、資料１の 11 ページにあるとおり、放置自転車の撤去をより効率的・効果的に実施するために取り組むべき事項として記載しました。

○五十嵐会長　放置自転車の台数は、平成２年頃がピークでした。現在は、その５分の１くらいまで減少しているという状況ですが、現に通行の妨げになったり、景観を損ねることは事実だと思います。オリンピック・パラリンピック開催を考えれば、当然、放置自転車はもっと減らしていかなければいけないと思います。区市町村の放置自転車対策費用が年間 160 億円くらいかかっている状況ですので、ここは特に重点的に対策を講じなければならないと考えております。

○片岡委員　実は、愛知万博の際は、大きな駐輪場を何カ所か設けました。先ほど大久保委員代理からもオリンピック・パラリンピックのお話がありましたが、海外の人は自転車を持ってきます。そういうことも考えて、対策をしていただけたらと思います。

また、自治体に非常にお金の負担がかかっているのはそのとおりです。資料９に「5,000 円程度のコストが発生」と記載されていますが、一般管理費も含めると、７～８千円と報告されたこともあります。ですから、放置すれば実際にはそれだけの費用がかかることも教育の中に入れていただけたらと思います。

さらに、何度も言われてだいぶ少なくなってきましたが、通行の妨げになって、大けがをした人もいます。火事になったときに放置自転車のせいで消防車が入れないために全焼してしまったとかいう例も過去にはあります。これから自転車を利用していこうという場合、ぜひこの辺りを考えていただけたらと思います。

○篠崎委員代理　資料１の 11 ページの(3)の「ウ　撤去業務の合理化等による放置自転車対策の推進」ですが、足立区でも撤去業務を合理化し、経費を削減していきたいということで取り組んでいます。この記載の中に、「撤去した自転車の所有者に対する通知の省略」とありますが、撤去した自転車の中には、盗難に遭って放置され撤去されたという場合もあります。そうした方たちのフォローも考える必要があると思います。

○藤田委員　今のご意見はもっともだと思います。また、防犯登録に基づきはがきを出しても、返ってくる割合はかなり高いです。ただ、経費の縮減ということだけではなくて、盗難に遭った方もいますので、その辺の配慮は必要だと思います。

コストの話がありましたが、町田市の場合は、指導員さんも配置していまして、そうした指導員のコストも全て含めると２万 5,000 円、２万 6,000 円という数字が出ています。

○片岡委員　今のように２万円もかかっているというのは、皆さんご存じないのではないかと思います。私も７～８千円だろうと思っていました。こうした点もやはりしっかりと教える必要があると思います。

また、撤去した自転車について、私どもも、駐輪場の中に撤去した自転車を入れるような複合的な駐輪場を提案もしています。撤去した自転車の保管場所も自治体の大きな悩みと思うので、ぜひ都としてご相談にのっていただけたらと思います。保管場所も併設したような複合的な駐輪場として、ドイツのフライブルグにモビレというものがあります。それは、自動車駐車場、自転車駐車場、保管場所、ショッピングセンターの複合的な施設です。オリンピックを機に、自転車販売店の方にも入っていただくなどした複合的な施設も考えていただけたらと思います。

○藤田委員　先ほど、１台当たり２万6,000円程度と言いましたが、これは、行政コストは変わらないですが、撤去台数が減っているために１台当たりのコストに換算すると増加しているという意味です。

○水倉委員　いつも思うのですが、例えば撤去された自転車を取りに行かず、新しい自転車を買って防犯登録を受けようとすると、住民コードなりマイナンバーなりに関連付けて、あなたの自転車が放置自転車として保管されていますよと知らせる仕組みを導入するのは難しいことでしょうか。

○黒川課長　今の防犯登録は基本的に義務付けられていますので、購入時はおおむね登録されていると思います。そして、撤去した自転車の防犯登録シールを見て地元の警察署に連絡すると、地元の警察署が、その自転車は誰の自転車と分かるので、区市町村がそこへはがきを送り、取りに来るように促します。しかし、半分くらいは引き取りに行かない状況です。

また、ご質問のとおり、自転車を買い直せば、理屈の上では２台目の防犯登録になるので、工夫すれば、２台目を登録する際に撤去された自転車が保管されている場合はそれを教えることは可能だと思いますが、「私は面倒だから取りに行かないんです」と言われると、自転車を取りに行かせる強制力がないので、そこで終わってしまうのではないかと思います。

こうした放置して撤去されたにもかかわらず、撤去にかかったコストを負担せずにいることを正す一つの方法を、11 ページの(3)エに記載しています。具体的には、撤去された自転車を取りに来ようが来まいが、撤去や保管に要した実費を支払いなさいと督促をする。さらに、保管時間が長くなれば、理屈の上では経済的コストが増えているはずですから、警察が駐車違反の反則金の他にレッカー移動の費用や保管場所の費用をプラスして請求するのと同様に、自転車についても、「保管が１カ月を過ぎたので保管場所の料金が、2,000円追加されます。支払いなさい。」とすれば、取りに来る率も高くなるでしょうし、そもそも放置もしなくなるのではないかということです。

○五十嵐会長　11 ページの(3)エはさりげなく書いてありますけれども、実質的には少し大変なこと書いています。ですので、また改めて、この項目に関して、実際に担当されている区市のほうでご意見等があればいただきたいと思います。

○黒川課長　区市の方に出席していただいていますが、素案については、東京都内の全区

市町村に意見照会をさせていただいています。どういう意見が出てきたか、次の第３回でご紹介できるかと思います。
○藤田委員　実際にはなかなか難しいかと思います。人によっては、自転車は要らないけどお金は払いますという人もいます。取りに来ない方全てに、強制的というか、督促まではちょっと難しいかなというのが現実です。
○五十嵐会長　あくまでもたたき台としてこういう表現をしているということで、先ほど説明がありましたように、区市への意見照会等も含めてこの文言については検討していきたいと思います。
○片岡委員　自治体の方､特に自転車担当の方々は､は本当に苦労されていると思います。自転車駐車場に自転車を捨てに来る人がいます。私は大学に関係していますが、大学でも３月を過ぎると、そのまま大学に置いたままになっているものを処分や再利用するなどしていますが、そういう問題もあることを再度ご認識していただきたいと思います。道路上に物を捨てたら道交法違反です。それと同じように、自転車駐車場のような公共的な道路の付属物に物を捨てるということは､道交法違反であり､あってはならないということも、教育に関連しますが、お願いしたいと思います。
○五十嵐会長　今、放置自転車の撤去が中心になってきましたが、そもそも放置自転車の前提として、何かの目的があって放置する場所まで行き、そこに放置するということがあります。この中でも、駅前放置と言われているように、駅が大きなポイントになります。せっかくですので､民営鉄道協会さんとＪＲ東日本さんから一言いただきたいと思います。
○小林（圭）委員　平成の早い段階で違法駐輪が社会問題化して、国、鉄道事業者、自治体の方々と厳しい議論をし、自転車法が改正されました。それ以降、私ども鉄道事業者も自治体の皆様も、様々な取組をしています。鉄道事業者自体による駐輪場等の整備、所有している関連会社も含めた用地施設の提供等も含めてこれまでも取り組んでおり、かなりその取組が進んできていると思っています。しかし、昨年の東京都自転車対策懇談会の中でも議論がありましたとおり、東日本大震災以降、社会のシステムが大きく変わり、自転車の位置付けもドラスチックに変わってきているという東京都の御認識は、正にそのとおりと思っています。
　そうした中で、相当強いメッセージを東京都としても出していただく、それを自治体も民営連も含めて入れていただくことが必要と考えています。これまでも、この協議会も含めてメディアの方々にいろいろと取り上げていただいていますが、東京都も様々なメディアを活用して、社会運動的、地域運動的な位置付けとしていただくと大変ありがたいと思っています。
　今正に自転車の社会的・地域的費用という観点も含めて、裾野を広げて、地道に継続的に活動していくことが、私ども鉄道事業者にとっても大変ありがたいと思っています。私どもも自転車駐車場管理者の一員として、これまでどおり、皆様方のご意見も真摯に受けとめながら、できる限りの対応をしていきたいと思っています。

○佐藤（英）委員　啓発を促すことについて鉄道事業者に責務があることは当然のことと認識しております。ただ、その方法として記載されている看板やホームページの活用は、現在のところ厳しいと思っています。

できることとしては、車内での案内放送、車内刷りポスター、駅ポスターの貼出し、駅社員による街頭でのチラシ配布といったことがあり、これらの取組は、ここ何年もしています。やはり、マナーが定着するまでには時間がかかると思っています。今後とも積極的に啓発等についてできる形で取り組ませていただきたいと思っています。

○渡辺委員代理　10 ページの(2)イ(ｲ)で、「駐輪場の収容能力以上の‥‥公共交通機関の利用を案内するなど」とありますが、公共交通機関を利用することが難しいので自転車で来ている方もいらっしゃると思いますので、公共交通機関の利用を案内することは少し難しいかと感じています。また、９ページの(1)イ「(ｱ)駐輪場の整備」については、各自治体の駐輪場の条例や大店立地法等で求められている事項はきちんと対応しておりますので、過剰に厳しい規制にならないようにお願いしたいと思っています。

○五十嵐会長　先ほど、小林委員から、都として、ある意味で厳しい計画にしていただきたいというお話があったかと思います。そもそも、自転車の安全利用の促進に関する条例は、自転車の適正利用を強く求めるという社会の大きな声の中で制定したということがありますので、今この時を逃がしてはならないと思います。ただ、オリンピックという話もありますので、そういうお話を踏まえつつ、一方で、現実的なことも踏まえながらこの計画を策定していきたいと考えております。

では、次の項目に移らせていただきたいと思います。11 ページ「４　安全な自転車利用環境の整備等」について、事務局から説明します。

○黒川課長　基本的には、環境を整備していく主体は行政サイドになると思います。11 ページの４の(1)にあるとおり、自転車の利用環境を整備するという中で、適切な整備手法を選定することや、生活道路における事故の問題ということで、自動車の流入を防ぐために幹線道路をしっかり整備していくということが書いてあります。また、交通規制などをしっかり行うことで、自転車だけではなくて全ての交通主体が安全に利用できる環境を作っていくということも書いています。なお、先ほど、ご意見がありました、歩道を走れるのであれば走れると明示すべきであるというようなことは、ここの「分かりやすい表示」ということに関係してくると思っております。

12 ページのエと次の(2)ですが、ご存じのとおり、道路は国、都、区市町村がそれぞれ管理するものがあり、それぞれをばらばらで整備しても問題ですので、やはり連携して、網の目のように、クモの巣のように、ネットワークとして自転車の利用環境を整備していくことが必要だということで、(2)でネットワーク化の記述をしました。

さらに、(3)では、自転車が車道通行する場合、自転車側が安全に利用することはもちろんのこと、車道を使う他の主体、バスやトラック、自動車やバイクなどの運転手の方々が、自分の安全、自転車の安全にも配慮してしっかり道路を使っていただきたいということを

記載しました。
○五十嵐会長　12 ページの(3)として「自転車の車道通行に対する自動車利用者の理解の促進」という項目がありますが、これに関連して、東京バス協会から御意見をいただいております。「自転車に関するバス業界の現況及び自転車安全利用に関する要望等」という資料について、バス協会の市橋委員からご説明いただきます。
○市橋委員　この資料で、まず自転車関連のバス事故がどのような状況にあるか説明します。東日本大震災後、自転車の利用者が格段に増えました。１の表は、自転車絡みのバス人身事故の発生件数です。都内の路線バス事業者のうち、都バスも含めた 13 事業者に対して調査した結果を取りまとめたものです。平成 22 年は年間 76 件だった事故が、平成 23 年は急激に増えて 123 件になりました。平成 24 年は 125 件でした。平成 25 年は７月末で切っていますので、各年の７月末の数字を並べてあります。７月末時点で見ると、この表のとおり、平成 23 年、24 年と増え続けてきた事故が平成 25 年は減ってきております。しかし、東日本大震災が発生する前の平成 22 年の水準には減っていない状況であり、依然として厳しい情勢で推移しているという見方をしています。

一方、自転車利用者も、バスの乗客になるということもありますし、お互いに道路を共有している仲間同士として、譲れるところは譲ることも大切です。お互いに相手を思いやりながら道路を一緒に使っていく。Win・Win の関係で進んでいくべきだろうという思いの中で、人にお願いするばかりではなくて自分たちも汗を流さなければいけないということで、２として４点ほど、私どもの活動状況を記載しています。

(1)は、主に警察等と連携した街頭での活動です。玉川通り、三軒茶屋交差点において、自転車利用者に対してマナーアップのチラシを配布し、安全利用啓発活動を実施している東急バスの取組。また、放置自転車のクリーンキャンペーンとも絡みますが、主要な駅等で、独自にティッシュを作製して、駅前のバスターミナル等で配布している関東バスの取組。関東バスは、いろいろなシールや貼り札等を警察や管理者の了解を得て貼って、あわせて自転車の事故防止にも取り組んでおります。来月も実施されますが、クリーンキャンペーンも行いながら自転車の事故防止についても呼び掛けをしています。

(2)は、特に通学用自転車の利用が多い地域での学校と連携した取組です。沿線の大学や高校、中学生の自転車通学者にチラシを配っています。また、西東京バスでは、学校の了解を得て校内にポスターを掲出しています。さらに、地元の自治体や警察、場合によっては自動車教習所等と連携して、自転車利用者を対象にした様々な取組として、死角体験、バス直近走行体験等の安全教室を実施しています。中学生を対象にして自転車のルール・責任、バスの死角・特性等の安全教室は、町田市を営業エリアにしている神奈川中央交通バスの取組です。あとは、校内にバスを持ち込んで、保護者を加えて、自転車の正しい乗り方、バスの死角、交差点の渡り方等の交通安全教室を実施している京成バス。また、警察署と合同で地域の小学生・保護者、お年寄りを対象に自転車を含む安全教室を開催している都バス、西武バスの取組。

次のページに移りまして、(3)と(4)は、どちらかというと、バス乗務員に向けた取組です。「自転車５か条」というもので、①が追い越し・追い抜き時は、自転車との間隔を 1.5ｍ以上とること。②がバス停の手前 50m以内になったら自転車を追い抜かないこと。③が不用意に近づかないこと。④が下り坂は自転車を追い越さないこと。⑤が見通しがきかないカーブでも、思いがけず膨らんでくるということがありますので追い越さないこと。こうした５カ条を遵守させています。現在は全部がワンマン運転ですが、指導員を添乗させて、自転車の側方の安全通過の確認指導を実施したり、毎月、日を決めて、交差点に管理者を立たせて、左折時の一旦停止と横断歩道上の安全確認を確認している京王電鉄バスグループ各社。

(4)は、ドライブレコーダーのヒヤリ・ハット場面の映像を集めて、自転車飛び出しの危険地帯であるとか、自転車との事故発生地点等、ハザードマップとして作成して事例発表や事故防止検討会を活発に開催しております。

以上のように、対応できることはきちんと実行していこうということで取り組んでいるという実態です。

最後に、「３　要望」として４点挙げさせていただきました。(1)から(3)は、素案に掲げられているとおり、ぜひ強力に推進していただきたいということです。既に警視庁でも取り組んでおられますが、悪質で危険な自転車利用者、指導しても言うことをきかない利用者については、一時的にせよ、道路交通の場から退場していただく方向で厳正な対応をお願いしたいと思います。

(4)に「自転車走行空間の整備に伴うバス停留所への配慮」と書かせていただいております。バス停留所と自転車の走行区間とをどう折り合いをつけていくかが問題で、私どもが一番気にしている点です。

この中では２点お願いしてあります。まず、自転車専用レーンを設ける際に、バス停がある手前約 50ｍでよいので、この先にバス停があることを路面表示していただけるようにぜひお願いします。また、片側２車線以上の道路では、バスが正着できるように枠囲みの路面表示がしてあります。道路交通上法も、バス停の前後 10ｍは駐停車禁止の形で法律上も保護されている場所ですので、この路面表示があるところについては、自転車レーンのカラー舗装の部分から除外をお願いしたいと思います。

○五十嵐会長　今、市橋委員から具体的なお話がありましたので、先に「３　要望」の(4)に関して、この場ではなかなかお答えしにくいかもしれませんが、道路管理者として建設局、いかがですか。

○望月委員　バス停に関しては、バス事業者の御要望は十分に分かりますが、自転車と歩行者、自動車、当然、お互いに共存していかなければいけない面があります。レーンが途中でなくなって、その先はまたレーンがあるとなると、自転車に乗っている方たちも戸惑うという面もあると思います。そういうことも踏まえて、今後、個別の案件でそれぞれ実際に自転車の走行区間を作っていく際に、バス事業者と調整させていただければと思って

います。
○五十嵐会長　それでは、この素案の 11 ページの「４　安全な自転車利用環境の整備等」について、ご発言いただきたいと思います。
○吉永委員　11 ページの４(1)アの「歩行者、自転車、自動車それぞれが安全に通行できる環境を整備します」とありますが、まさしくここに書いてあるとおりだと思います。ということは、歩道は歩行者を最優先にすべきですので、歩道における自転車の通行環境の整備は、第１回目にも言いましたが、原則廃止していただきたいと思います。

また、資料 11 に、自転車道、自転車レーンの整備手法が載っていますが、今、東京都が対応している整備の手法として中心なのは、恐らく、資料 11 の一番下の形、東八道路が右下に載っていますが、これか、もしくは次の２ページ目の一番上の形、歩道上に植込みなどで境を設けて自転車の通行部分を設けるというものだと思います。私は、これが中心になっていることに大きな矛盾を感じています。結局、資料 11 の左側に※印で小さく書いてありますが、植込みで区切ってあっても、道交法上は自転車歩行者道という定義はなく、歩道として扱われるということなので、あくまでも歩道に自転車を通しているということになります。そのため、歩道を自転車が通行する場合は、自転車に徐行義務が生じますし、事故があった際には自転車に責任があります。そういう点が一番問題があるのかなと思っています。

では、自転車はどこかというと、自転車は車道が原則ですから、車道走行を前提とした上で、車道上を安全に通行できる、例えば自転車レーンとか、今新しい取組としてなさっている自転車ナビマークを入れていくことが、現状ではベストではないかと思います。資料 11 で言うと、１枚目の真ん中、自転車レーンの形がベストと思っています。

東八道路などは私もよく走りますが、もともと車道も車線も広く、４ｍくらいあるような感じで、車道の左側を安心して通行できたのですが、今は、なぜか車道を狭めて、歩道を車道側に広げる工事をわざわざして、そこに自転車道を作っています。資料 11 の右下に写真があります。結局、自転車は車道が原則と言いつつ、実際に道路を整備するときは歩道上に整備してしまっている状況であり、そこに非常に強い矛盾を感じます。

さらに、バス協会から出していただいた資料はごもっともで、「要望」の(4)の最後の１行以外は全部いいと思います。ただ、最後の１行、自転車レーンのカラー舗装をバス停部分は除外願いたいという部分は、どうかなという気持ちがあります。除外願いたいということは、バス停優先という考え方かもしれません。当然、バスはバス停がなければ営業できないわけですが、最初に言ったとおり、道路はバス優先のものでもなく、自転車優先のものでもなく、みんながシェアするものです。特に道路の左側は、バス停もそうですし、人の乗り降り、荷捌きもあると思います。そうしたことでいろいろな人が使わなければいけないので、そこは正にシェアする。シェアするということは、そこだけ自転車レーンの色を塗るとか塗るなという問題ではなくて、重ねて描けばいいと思います。重ねて描いた上で、先ほどバスの取組で「自転車５か条」として対応されているように、バス側も事故を

起こしたら問題ですから、バス停の手前では追い抜かないということで自転車に配慮する一方で、自転車側もバスが停まっているときにはすり抜けないとか、バスが停まっている間は後ろで待つといった配慮をすることが必要だと思います。
○五十嵐会長　最後にお話がありましたバス停の前の表示については、今のお話も踏まえて、いろいろな方が共存できるような方法で対応していただければと思います。
○市橋委員　お話は全部理解できます。何らかの形で、自転車レーン上であっても、自転車を利用されている方に、ここはバス停だと分かるような形にしていただきたいというのが趣旨です。道路を利用しながら、しかも定時どおりに運行しなければいけないという路線バスの宿命からすると、何十年も前から、警視庁に、朝夕２時間ぐらいバスレーン規制を実施していただいて、同じ道路を利用されている方々に、その時間だけバス優先で走らせてくださいとお願いしています。専用レーンや優先レーンをかなりの区間で実施させていただいているということもありますが、お互いに安全を確保しながら共存していきたいという中でのお願いです。バス停がここにあるという認識を自転車利用者の方々にもぜひ持っていただきたいという趣旨ですので、そんなに意見の違いはないと思っています。
○五十嵐会長　資料 11 についてお話がありましたが､建設局からコメントがあればお願いします。
○望月委員　過去には、歩道に自転車通行空間を設置してきたということが確かにあります。それが、平成 23 年に警察庁が改めて車道が基本であるという話をした中で、我々としても、昨年作成した自転車走行空間整備推進計画で、2020 年までに 100km 程度整備していきましょうという計画を立て、まず考えることとして、車道の活用を考えましょうということで、自転車レーンや自転車道を基本に考えていきたいということは、基本的には変わっていません。
　ただ、道路の状況で、例えば自動車や自転車の交通量の状況、荷捌きの状態など、共存していく場合に、お互いに何が安全なのかということを、警視庁とも協議しながら進めている状況であることをご理解いただきたいと思います。
　いずれにしても、自転車走行空間については、これから、国道、区市町村道もありますので、できればなるべく連続性を保てるような形で進めていくことができればと思っています。限られた財源の中で対応しているということもご理解いただければと思います。
○片岡委員　今の御意見に賛同します。自転車レーンの整備、自転車ナビマークは、予算の関係があるかもしれませんが、ぜひ作ることを優先していただきたいと思います。
　各国を見ますと、オリンピックが開催されると各国から観光客が来ますが、ヨーロッパなどは、レンガ建ての建物ですから、新たに拡幅はせず、狭いところですが、矢羽根マークがあります。そうすると、自動車がそれに注意を払うわけです。今、バス停の問題も出ましたが、事故が多いのは交差点とバス停です。そういう点からも、自転車レーンや矢羽根マークを設置することが、走行者にとっても、自転車で走る人にとっても、自動車で走る人にとっても、ここは自転車が走るところであると注意喚起につながるし､「ゾーン 30」

を実現するためにも何とか矢羽根マークの整備をしていただきたいと思います。

また、私は、歩道上に自転車の通行場所がある国道１号線の桜田通りを自転車で通行しますが、その際、自転車が双方向から来て、ぶつかりそうになっています。ところが、車道は広いんです。この辺りは何とかガイドラインに整合するように検討していただきたいと思います。

そして、実際に、ナビマークや矢羽根マークのレーンを設置したら、オリンピックまでにぜひ、東京都や首都圏の自転車マップを海外から来る人用にも作成していただくことを提言したいと思います。

整備の基本として守るべきことは、優先順位をどうするかをはっきりすることです。生活道路や街中では、一番優先されるのは「歩行者」であり、次が「自転車」であり、「バス」であり、それから「自動車」である。そのようなことを道路整備に取り入れていただきたいと思います。

○五十嵐会長　自転車レーンの表示や整備は、緒についたという段階だと思いますので、今後いろいろなご意見を踏まえて整備していっていただければと思います。

だいぶ時間が押してまいりましたので、まだご意見があろうかと思いますが、ここで一旦切らせていただきまして、本日は、損害保険協会の西村委員から、「自転車事故を補償する損害保険の普及・啓発に向けた取組みについて」という、最後についている資料の提供をいただいておりますので、ご説明いただきたいと思います。よろしくお願いします。

○西村委員　本日お手元にご用意した資料は、協会としてこうした取組を実施しているというご紹介です。本日お配りした資料の一番のポイントは４ページです。これまでにもいろいろ、行政はもちろんですが、各事業者団体の皆様も様々な取組をされています。保険の普及も大切であり、力を入れていますが、何よりも事故に遭わないということが最も重要です。我々としても、保険の切り口と安全運転ということで、今年は、チラシのようなものを作成して、関係する皆様とご一緒に色々なところでの啓発活動に連携させていただければと考えています。各取組は、それぞれがそれぞれの場面で行うことも必要ですが、もし共通のところがあれば、連携して対応したほうが効率的であり効果的であると思います。ぜひご協力をお願いしたいと思います。

また、３ページで紹介しておりますとおり、ホームページの拡充もしております。自転車事故を取り巻くリスクを中心に専用のサイトを立ち上げたりしています。こうしたところも、皆様のホームページとリンクさせていただいたり、こうした内容を加えたほうがいいというアドバイスもぜひいただきたいと思いますので、ぜひご協力をお願いしたいと思います。

○五十嵐会長　ありがとうございました。連携した取組についてというお話でした。皆様方も、機会があればぜひお願いしたいと思います。

今の西村委員のお話は損害保険に関することでしたが、これにとどまらず、それぞれの皆様方がそれぞれのお立場でいろいろ連携し合うことは重要なことと思います。本日お示

しした素案の中でも、３ページの上のほうにそういう記述も入れております。そうした記述については、これからも充実していくような記述にしたいと考えております。

時間が迫ってまいりました。本日の議論はここで終了させていただければと思います。

では、次回が最終回になりますが、その連絡について事務局から説明をお願いします。

○黒川課長　第３回目の議論ですが、10 月下旬か 11 月上旬に同様に２時間程度開催できればと考えております。

第３回目については、本日、数ページ分残った部分についてご議論いただきますとともに、本日のご議論に基づいて素案自体を修正しますので、そこについても、全体のレビューと含めて、ご議論していただければと思っております。

また、今回は、バス協会と損害保険協会から資料配布と説明をいただきましたが、次回も、事前に資料をいただければこのように配付できます。さらに、この際聞いておきたいというご質問があれば、事前にいただければ当方で調査等もできるかと思いますので、そうしたことも含めながら、総括的な議論を行いたいと思います。

○五十嵐会長　次回が最終回になります。そこでまた素案を本日のような形でお示しします。その素案が最終版になるわけではありませんが、かなり最終版に近いものとしてお示しすることになると思います。お忙しいところを恐縮ですが、事前に素案の内容についてお送りさせていただきますので、十分に目を通していただければと思います。

それでは、これをもちまして第２回東京都自転車安全利用推進計画協議会を終了させていただきます。ありがとうございました。

午前 11 時 59 分閉会